

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas

Proprietario director: **L. DE MENDONÇA E COSTA**—Engenheiro consultor: **C. XAVIER CORDEIRO**
Redactores: em Madrid, **D. Juan de Bona**; Em Bruxellas, **Alb. Urban**, Engenheiro

REDACÇÃO—Conde Barão, 91—LISBOA

Annexos d'este numero

Tarifa de bilhetes de assignatura para Cintra, Cascaes e Villa Franca.

Tarifa de bilhetes de ida e volta—Banhos e aguas mineraes.

Horario, oficialmente conferido, da partida e chegada de todos os comboios.

SUMMARIO

A rede vicinal em Portugal.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte Official.—Base de contracto para a construcção do caminho de ferro Quelimane-Chire (conclusão).—Receita e despeza do caminho de ferro de Lourenço Marques.—Portarias de 31 de maio do ministerio das obras publicas.

Tarifas de transporte.—Bilhetes de assignatura.—Bilhetes de banhos.

Tunnel submarino no canal da Irlanda.

Notas de viagem. III. De Lisboa a Sevilha.

Publicações recebidas.

As indemnizações em Inglaterra.

Leia melhor, se faz favor.

Os negocios da Companhia Real.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro — de Lisboa, por J. F.

Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.

Patentes de invenção.

Linhas portuguezas.—Urbana do Porto.—Linhas americanas.—Loanda a Ambaca.

Algarve.—Linhas africanas.

Linhas hespanholas.—Fiscalisação official.—Nova linha.—Canfranc.

Linhas estrangeiras.—França.—Inglaterra.—Suissa.—Republica Argentina—Russia.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.—Relatorio do conselho de administração.

Arrematações.

Agencias de transportes.

Agenda do viajante.

Annuncios.

A rede vicinal em Portugal

DESDE a publicação do nosso anterior artigo, no numero passado, o sr. Baère enviou-nos a carta que em seguida publicamos e um novo exemplar da sua memoria, acompanhado de um mappa do paiz com o traçado das suas linhas em projecto.

Dando publicidade a essa carta, deixamos ao activo engenheiro o campo aberto á defesa das suas ideias; continuando o nosso estudo sobre o seu projecto affirmaremos que não somos contrarios a que se estabeleça em Portugal uma grande rede de linhas vicinaes, nem a que esse projecto parta da iniciativa do sr. de Baère com as modificações d'aquelle a que nos estamos referindo.

A simples vista da carta do paiz que o sr. Baère nos envia agora, mostra claramente como este projecto sem essas modificações se tornaria inexequivel.

O paiz ficaria inteiramente coberto de linhas vicinaes e estas serviriam por tal fórma todos os pontos, que as linhas, de via larga ou estreita, hoje existentes, podiam bem ser dispensadas na quasi unanimidade dos casos!

Com effeito, para se fazer uma ideia do que seriam

de apertadas as malhas d'essa enorme rede, basta ver que nada menos de onze vezes o paiz seria atravessado de oeste a leste e que para ir do extremo norte, Melgaço, Chaves, Bragança, ao litoral do sul, Sagres, Lagos, Faro, Villa Real de Santo Antonio, o passageiro não teria que deixar as linhas vicinaes senão n'um pequenissimo percurso, Ponte de Sor a Abrantes.

A vista d'essa carta confirma todas as observações que fizemos ha quinze dias, servindo-nos então da nota da distribuição da rede que publicamos aqui e ainda mais nos prova que a rede projectada é demasiada para um paiz como o nosso que não tem trafego bastante para a alimentar.

Pois dissemos que o projecto é susceptivel de modificações importantes, vamos expôr o plano que se nos afigura mais rasoavel e exequivel para a exploração de uma rede vicinal:

Escolhendo no paiz uns pontos mais importantes por constituirem centro de reunião de estradas e de trafego de cada provincia, buscando que esses pontos fossem o mais equidistantes possivel das linhas ferreas existentes, constituiriam n'estes pontos um foco de irradiação de linhas para irem levar o trafego de todas as diferentes zonas atravessadas ás estações da rede geral mais proximas.

Onde este processo não podesse applicar-se, constituir-se-hia com as linhas actuaes o veio de uma espinha projectando para os dois lados pequenas linhas que seriam outras tantas fontes de trafego para a via central.

Empregados estes systemas, muito ha que aproveitar no plano do sr. Baère para utilizar ao paiz, e muito que desbasta para o tornar viavel.

Para evitar que umas linhas ligadas com outras, quer se tratasse dos raios da estrella, quer das pequenas linhas em fórma de espinha, fizessem competencia á rede onde haveria sempre meio de isolal-as umas das outras, já por pequenos troços sem linha ferrea, já por simples abstenção de estação commum de mais de uma linha. O trasbordo obrigatorio entre dois pontos, embora proximos, seria correctivo bastante para evitar a possibilidade da concorrência á linha mãe.

Por esta fórma todas as principaes povoações teriam, em si ou proximo, linha ferrea que as pozesse em relação com o resto do paiz, e o desenvolvimento de todos os caminhos de ferro estaria assegurado.

Isto, bem entendido, reduzida a menos de metade a extensão projectada, e parece-nos bem que uns 2:000 kilometros seriam bastantes.

Vamos occupar-nos agora da parte financeira do projecto.

Diz n'ella o sr. de Baère:

«O governo poderia auctorisar a fundar-se uma Sociedade Portugueza dos caminhos de ferro vicinaes, concedendo-lhe a construcção e a exploração da rede geral de caminhos de ferro vicinaes descriptos no projecto, ou sejam 4:700 kilometros. O

preço médio de cada kilometro, comprehendendo obras d'arte, edificios, casas, telegrapho e telephone, via, material fixo e circulante, etc., seria fixado em 10 contos, garantindo-se ao capital desembolsado um juro de $5\frac{1}{2}\%$. A garantia de juro seria fornecida por meio d'um *addicional d'imposto especial* unicamente applicavel aos caminhos de ferro vicinaes.

Este *addicional d'imposto especial* seria levado, por uma leve percentagem de 1 ou 2% sobre as contribuições directamente interessadas no estabelecimento das linhas ferreas vicinaes.

Em seguida o auctor estima que o desembolso do Estado não seria superior a 220 contos após o primeiro anno, diminuindo, porém, nos annos seguintes proporcionalmente ao desenvolvimento dos transportes nas linhas abertas, mas augmentando em relação ás novas porções da rede que se iriam abrindo de fórma que, completa esta, o encargo annual seria de uns 450 contos.

Em primeiro lugar não somos, francamente o dizemos, partidarios de que o Estado tome qualquer novo encargo para o subsidio de linhas ferreas, nem que, sob pretexto algum, se produza augmento em quaesquer contribuições. Elevadas estão ellas já em todos os sentidos, e pessimo seria o precedente de as sobrecarregar com um *addicional* para acudir a uma nova despesa.

Menos o somos de que a qualquer garantia do Estado se affecte um determinado rendimento, o que dá, forçosamente, a ingerencia da companhia particular nos rendimentos publicos.

Mas dado que tal garantia podesse ser prestada, vamos demonstrar a mr. de Baere e aos leitores que ella seria muito superior á quantia fixada nos calculos da memoria que estamos analysando.

As linhas da companhia Nacional, por exemplo, utilizando hoje de todo o trafego de Tras-os-Montes, sem outra via que lh'o distraia do seu curso natural por Mirandella, e quasi todo o da zona servida pela linha de Vizeu, á qual, só para o trafego ascendente na Beira Alta, a estrada de Mangualde faz alguma competencia, tiveram nos dois ultimos annos um rendimento bruto kilometrico de 6517090 réis, em 1891 e 6407824 réis, em 1892.

Se calcularmos, muito rasoavelmente, que a exploração de uma grande rede se faz a 60% , teriamos um producto liquido de 2607436 réis em 1891 e 2567328 réis em 1892 ou em média 2587000 réis, o que para os 5507000 réis de garantia exigidos no projecto da rede dos vicinaes representava um encargo para o Estado de 2927000 réis por kilometro ou 1:314 contos annuaes.

Isto sem fallar em que sendo grande o numero de linhas idealizadas no projecto, estas sem duvida que mutuamente se prejudicariam, não podendo por isso contar com trafego que as alimentasse.

Mais uma rasão, portanto, para restringir a sua extensão a um plano mais rasoavel, plano que ao governo compete estudar sobre a proposta que lhe foi apresentada, como lhe compete descobrir a fórma de facilitar a fundação da companhia que o sr. de Baere se presta a promover.

E não será impossivel, visto a conveniencia que resultaria para o paiz de um tão grande impulso dado á nossa viação accelerada, encontrar o *modus faciendi* para a realisação do projecto.

Se não é possivel ao Estado, nem hoje nem por muito tempo ainda, comprometter-se por meio de garantias de juro, outros meios ha de promover a creação de m presas d'este genero, uma ou muitas, e esses meios evem de ser postos em accção para que as construcções de vias ferreas se multipliquem, dando trabalho

ao grande numero de braços que vão buscar emprego á sua actividade nas ardentes paragens do Brazil.

A completa isenção de impostos — mesmo o de transitio — por alguns annos, a livre entrada de materias, as madeiras dos pinhaes do Estado, a livre exploração de minas, a isenção de depositos de garantia, a permissão de aproveitar os leitos e as valetas das estradas e qualquer terreno do Estado, a facilidade nas expropriações por utilidade publica, e outras, são meios que entendemos o governo não deve regatear pôr em accção para tal fim.

Porto, 10 de janeiro de 1893.

Sr. director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
Lisboa.

Li com a maxima attenção o seu importante artigo relativo ao projecto que tinha apresentado ao governo para a rede de caminhos de ferro vicinaes, e dos quaes effectivamente requeri a *concessão eventual*.

Senti muito que v. não principiasses as suas considerações com as declarações finaes do seu artigo, visto que muitas pessoas e até os proprios jornaes que reproduziram as suas criticas, julgaram que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* estava em completo desaccordo comigo e a combater o meu projecto, quando, muito ao contrario, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, órgão especial e tecnico da materia, é, e será sempre, o nosso auxilio para o estudo definitivo de nosso projecto. Dito isto, vamos a algumas explicações, — mas, antes de tudo, é preciso que seja bem estabelecido que a rede vicinal não deve e não pôde ser um meio de concorrencia ou de prejuizos ás vias normaes; isto seria um contrasenso, a negação mesmo do principio d'economia publica, e a destruição dos fins principaes a satisfazer. Por conseguinte, se no mappa descriptivo foram indicadas algumas linhas que venham a fazer *double emploi* com as existentes, ou se algumas linhas indicadas já foram concedidas, ou, finalmente, se algumas se encontram no perimetro da zona de protecção, desde já estas linhas pôdem considerar-se fóra do projecto.

Peço a v. para notar que estas asserções não são novas aqui — o caso estava previsto — 1.º No requerimento que dirigimos a Sua Magestade pedimos a *concessão eventual*; v. sabe que isto quer dizer: no caso possivel de ser concedida. Ora, uma linha concedida não se pôde conceder outra vez, e que, se uma linha pretendida se encontra no raio de protecção, ou vem prejudicar manifestamente outra já estabelecida, tambem ficará eliminada. 2.º No capitulo da Memoria, *applicação pratica*, dizemos: «O estudo que apresentamos é sómente o ante-projecto, o esboço d'um grande projecto concebido. O estudo especial dos detalhes naturalmente fará nascer e supprimir muitas linhas esquecidas ou indicadas».

Fornecidas estas explicações fundamentaes, vou em muito poucas palavras responder ás criticas de v., permitindo-me dizer-lhe que as 3 ou 4 linhas assignaladas: 1.º Villa Real—Amarante—Marco. 2.º Mira—Coimbra—Cannas. 3.º Aveiro—Figueira da Foz. 4.º Castello Branco—Abrantes, em nada pôdem ou devem prejudicar o movimento de trafego das grandes linhas e até pôde dizer-se que, conforme o plano do projecto, são arterias d'alimentação. Não posso entrar em detalhes technicos que tomem grande espaço — mas isto é facil provar.

O maior receio e o maior defeito que v. encontra no projecto é *ser grandioso de mais*, até extraordinario! Verdadeiramente estou admirado.

Por hoje, permitta-me v. dizer-lhe que effectivamente a Belgica é o paiz dos caminhos de ferro por excellencia, mas a sua superficie é de 29:000 kilometros quadrados contra 90:000 kilom. em Portugal; a população da Belgica é de 6.000:000 habitantes; mas n'esta ha mais de 1.500:000 população de mineiros que nunca saem de suas freguezias; enquanto Portugal tem perto de 4.500:000 habitantes transitando todos pouco mais ou menos. Os nossos percursos forçosamente serão maiores em relação mesmo á superficie percorrida; mas o transito não será inferior. Ora, um paiz de 90:000 kilometros quadrados que tem mais de 15:000 kilom. de estradas construidas e mais de 5:000 kilom. estudados para construir—não será susceptivel de sustentar 2:500 kilom. de caminhos de ferro ordinarios e 4:000 kilom. ou 4:500 kilom. de caminhos de ferro economicos, o que representa $\frac{1}{4}$ ou $\frac{1}{5}$ das suas estradas? Permitta-me v. observar-lhe ainda que se a rede complementar de caminhos de ferro de via larga é de 1:500 kilom. (que não se podem construir agora), ficaria para os vicinaes 3:000 e tantos kilom., uma vez que a grande rede fosse completada. Será isto de mais? Julgo que não; de contrario não se poderia explicar ou justificar os 20:000 kilom. de estradas. V. disse que apesar da minha qualidade de estrangeiro contrahi um vicio muito portuguez, o habito das cousas grandiosas, extraordinarias. Assim será, mas agora não é possivel já acostumar-nos a miserias; por isso estudemos, trabalhemos, com os esforços de todos, e ainda se poderá chegar a evitar a ruina.

Não quero, porém, dizer que nada se deve ou póde modificar no meu projecto; não, elle póde ser discutido, modificado, melhorado; mas o seu conjuncto de beneficio para todos é indiscutivel; e por isso, pedindo o auxilio de todos, sinto apenas não o ter produzido melhor.

De v. etc.

Hippolyte de Baere.

A nossa carta da Belgica

Bruxellas, 1 de junho de 1893.

Desde 15 de junho proximo, haverá nos caminhos de ferro do Estado assignaturas validas por 15 dias para todas as linhas, sendo os preços de 50, 38 e 25 francos, conforme a classe.

Todas as disposições applicaveis ás assignaturas geraes e escolares regulam as novas assignaturas de 15 dias. Comtudo convém notar que a quantia depositada, que são 10 francos para as assignaturas ordinarias, para esta não é senão de 5 francos, reembolsaveis no fim da assignatura.

Os bilhetes obtem-se em todas as estações por pedido verbal feito, pelo menos, uma hora antes, não sendo necessario mais que entregar o retrato do interessado, em papel de seis centimetros de altura e quatro de largura; o tamanho da cabeça não deve ser inferior a um centimetro.

A Sociedade Anonyma dos Ateliers de Construção de Malines, apresentou a proposta mais baixa para o estabelecimento d'um caes coberto para a estação de Utrecht, ou seja 269:000 florins. O orçamento era de 380:000 florins.

As exportações de mercadorias de New-York para Antuerpia elevaram-se, na semana finda em 8 de maio,

a um valor total de 515:531 dollars, e na semana finda em 15 de maio a 315:140 dollars.

A Sociedade da exposição de Bruxellas constituiu-se no dia 18 de maio, á tarde; 218 accionistas subscreveram com o capital de 1 milhão de francos; as finanças, o alto commercio, a industria e mesmo a advocacia, tudo ahi estava representado.

Sob o titulo de *La Esperanza* constituiu-se, com sede social em Bruxellas, uma sociedade que tem por fim a industria e o commercio do estanho, zinco, chumbo e outros metaes.

O capital social é de 4 milhões de francos.

Esta sociedade propõe-se, em primeiro lugar, explorar as concessões das minas situadas em Hespanha na provincia de Orense, em uma extensão de 379 hectares.

A. Urban.

Parte official

Ministerio da Marinha e Ultramar

3.ª Repartição—1.ª Secção

(Concluido do n.º 130)

Art. 38.º A empresa obriga-se a construir dentro de um periodo de tres annos, a contar da data da constituição da companhia a linha ferrea e todas as obras referidas no respectivo artigo 1.º d'este contracto.

§ unico. O projecto da linha ferrea e mais obras de que trata o mencionado artigo, ou o projecto de cada uma das suas secções, não poderá ser posto em execução sem previa approvação do governo.

Art. 39.º A empresa poderá abrir ao trafico a linha ferrea por secções, cuja extensão será fixada de commum accordo.

Art. 40.º Se a empresa, tendo começado as obras, não as continuar em escala proporcional á sua extensão, ou se não concluir a construção do caminho com todo o seu material fixo e circulante, edificios, accessorios e dependencias, nos termos e no prazo estipulado no artigo 38.º, ou se se recusar a obedecer á decisão dos arbitros, nos casos da sua intervenção, terá o governo, por sua auctoridade, direito de declarar rescindido o contracto.

§ unico. N'este caso a construção do caminho, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta publica por espaço de seis mezes, com as mesmas condições, e arrematada á empresa depois de deduzidas as despesas que o governo tiver feito com o pagamento da fiscalisação d'este caminho de ferro.

Art. 41.º Exceptuam-se das disposições do artigo precedente os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 42.º Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre para este fim á sua custa todas as reparações que forem necessarias, assim ordinarias como extraordinarias, conforme as disposições do artigo 23.º, ou se for remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo governo, poderá este mandar proceder ás necessarias reparações por sua propria auctoridade, e n'esse caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importancia das despesas feitas, augmentadas de um quinto a titulo de multa.

Art. 43.º No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o governo proverá por sua propria auctoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa e intimal-a-ha logo para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 1.º Se tres mezes depois de intimada, na forma d'esse artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha ferrea, nos termos d'este contracto, incorrerá por esse mesmo facto, depois da declaração do governo devidamente communicada á administração da empresa na metropole na pena de sua rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe são feitas, e o governo entrará immediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependencias sem indemnisação alguma.

§ 2.º Ficam salvos das disposições d'estes artigos os casos de força maior, devidamente comprovados.

Art. 44.º Quando o governo tomar conta do caminho de ferro finda a concessão, terá direito de se pagar de quaesquer despesas que sejam necessarias para o pôr em bom estado de serviço pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos.

Art. 42.º A execução de todas as obras de caminho de ferro, concedida por este contracto, e o fornecimento, collocação e emprego do seu material fixo e circulante, ficam sujeitos á fiscalisação dos engenheiros que o governo nomear para esse fim; ficando a empresa obrigada a fazer todas as alterações que o ministério da marinha e ultramar exigir da administração da dita empresa da metropole em presença do contracto, tendo sido consultadas as auctoridades competentes.

Art. 46.º O caminho de ferro, na sua totalidade, ou em quaesquer de suas secções, não será aberto ao transito publico emquanto a empresa não tiver obtido a approvação do governo, que para esse fim mandará examinar miuda e attentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e material fixo e circulante.

§ unico. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame, procederão a elle com o maior cuidado e circumspecção, e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito á segurança da via ferrea, interpondo por fim o seu juizo que submeterão á sanção do governo para o habilitar a resolver.

Art. 47.º O governo terá o direito de fiscalisar, por meio dos seus agentes, a exploração da linha ferrea durante todo o tempo da concessão.

Art. 48.º A empresa, seus empreiteiros, agentes e operarios ficarão sujeitos, em tudo quanto diz respeito a este contracto, ás leis e tribunaes do reino de Portugal.

Art. 49.º Os concessionarios ficam obrigados a constituir no prazo de dezoito mezes, a contar da data da assignatura do presente contracto, uma sociedade anonyma de responsabilidade limitada, com a sua séde em Lisboa, para a execução dos fins a que se refere o mesmo contracto, devendo os seus estatutos ser submettidos á approvação do governo.

Esta sociedade será considerada portugueza para todos os effeitos.

§ 1.º Como garantia da constituição da sociedade que a empresa se obriga a realizar pelo presente artigo, effectuará ella na na caixa geral de depositos, quinze dias depois da assignatura do presente contracto, um deposito provisorio no valor de 9:000\$000 em moeda corrente ou em titulos da divida publica pelo valor do mercado.

§ 2.º Se os concessionarios não organisarem a sociedade anonyma na conformidade d'este artigo, o seu contracto considerar-se-ha *ipso facto* rescindido, e perderão o deposito consignado no paragrapho anterior do presente artigo.

§ 3.º Se os concessionarios não effectuarem, no prazo indicado, o deposito a que se refere o § 1.º do presente artigo, ficará nullo e sem effeito todo o presente contracto.

Art. 50.º O governo regulará por decreto o modo de se dar execução prompta e facil ás disposições d'este contracto, que dependerem da sua intervenção, delegando no governador geral da provincia de Moçambique e nos engenheiros, quer da direcção das obras publicas, quer da fiscalisação da linha ferrea, como melhor entender, a acção e ingerencia que no dito contracto directamente lhe é attribuida.

Art. 51.º Todas as questões que se suscitarem entre o governo e a empresa sobre a execução d'este contracto, serão decididas por arbitros, dos quaes dois serão nomeados pelo governo e dois pela empresa.

Para prevenir o caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto arbitro nomeado a aprasimento de ambas a partes. Faltando accordo para esta nomeação, será deferida ao supremo tribunal de justiça a nomeação do quinto arbitro.

Art. 52.º As auctoridades da provincia de Moçambique, e com especialidade as de Quelimane, prestarão todo o auxilio á empresa, seus agentes e empreiteiros, a fim de evitar demoras na construcção do caminho de ferro.

Art. 53.º Serão enviadas ao governador geral de Moçambique as ordens necessarias para que, logo que as obras comecem, dê todas as facilidades á empresa para facilitar a exploração das florestas e entrega dos terrenos, sem dependencia de auctorisações parciaes e successivas, bem como todos os materiaes requeridos para a construcção da linha ferrea; porem a execução d'este direito fica sujeita aos regulamentos e ordens em vigor.

Art. 54.º A empresa pôde começar a construcção do caminho de ferro em um ou mais pontos, conforme julgar conveniente para o seu mais rapido acabamento.

Art. 55.º A empresa submeterá á approvação do governo quaesquer alterações nos planos que tenham sido adoptados.

Art. 56.º Reputar-se-hão resolvidos em sentido favoravel ás propostas da empresa os assumptos sobre que não tenha havido resolução alguma dentro do prazo de quatro mezes a contar da data da sua apresentação na secretaria d'estado dos negocios do

ultramar ou na secretaria do governo geral da provincia de Moçambique, conforme tenham de ser resolvidos, respectivamente, pelo governo de Sua Magestade ou pelo governo geral da provincia.

Art. 57.º A empresa não é obrigada a estabelecer officinas especiaes para a construcção do material circulante.

Art. 58.º Os terrenos concedidos, uma vez que a empresa d'elles tenha tomado posse definitiva, depois da conclusão da linha ferrea, e estejam em effectiva exploração, não reverterão para o estado ainda que o governo venha a tomar posse do caminho de ferro, salvo o caso do § 6.º do n.º 7.º do art. 20.º d'este contracto.

Paço, em 8 de abril de 1893.—*João Antonio de Brissac das Neves Ferreira.*

3.ª Repartição — 2.ª Secção

Caminho de ferro de Lourenço Marques

Receita e despesa no 4.º trimestre de 1892

Receita

Designações	Kilometros explorados	Numero de passageiros	Peso	Importancia
Grande velocidade:				
Passageiros.....	89	7:598	-	7:194\$794
Bagagens e recovagens		-	-	1:012\$904
Diversas.....		-	-	4:668\$157
Mercadorias.....			9.558:017	26:946\$911
		7:598	9.558:017	39:822\$766

Despesa

Conservação (via e obra).....	10:326\$887
Tracção (locomotivas, combustivel, pessoal.....)	4:866\$353
Material circulante (limpeza e reparação).....	5:237\$492
Trafego (pessoal, expediente das estações, etc.)...	7:516\$614
	<u>27:947\$346</u>

Resumo

Receita.....	39:822\$766
Despesa.....	27:947\$346
Saldo.....	<u>11:875\$420</u>

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 5 de junho de 1893.—O chefe da repartição, *Tito Augusto de Carvalho.*

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 15 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 12 de abril proximo passado e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de modificação das linhas da estação de Torres Novas, na linha ferrea de leste, para o serviço com via dupla.

O que se communica ao director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os effeitos devidos.

Paço, em 31 de maio de 1893.—*Bernardino Luiz Machado Guimarães.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 18 de maio corrente, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 12 de abril ultimo, de um taboleiro metallico destinado a substituir os actuaes taboleiros da ponte de Vermoil e do Moinho do Porto, aos kilometros 161,470 e 157,993 da linha ferrea do norte, projecto apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em virtude do disposto na portaria de 27 de outubro de 1892.

O que se communica ao director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 31 de maio de 1893.—*Bernardino Luiz Machado Guimarães.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 18 de maio corrente, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 22 de novembro ulti-

mo e apresentado pela companhia dos caminhos de ferro portuguezes, de modificação nas linhas da estação do Cacem no caminho de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.

O que se comunica ao director da 1.^a direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os effeitos devidos.

Paço, em 31 de maio de 1893. — Bernardino Luiz Machado Guimarães.

Para o director da 1.^a direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Tarifas de transporte

Damos hoje como annexo da nossa *Gazeta* duas tarifas, que ambas muito interessam aos nossos leitores n'esta epocha de verão.

Bilhetes d'assignatura.—A primeira tarifa, para bilhetes de assignatura nas proximidades de Lisboa, tem evidentemente uma grande importancia, não só pelas modificações que introduz nas condições com que estes bilhetes até hoje tem sido concedidos nas proximidades de Lisboa, como por alargar estas beneficinas concessões á linha de Leste, até Villa Franca, vantagem de que, pela primeira vez, gosam as povoações servidas pelas estações de Braço de Prata, Olivães, Sacavem, Pova, Alverca, Alhandra e Villa Franca.

Não é grande o numero de pessoas que, diariamente, veem d'essas estações a Lisboa, actualmente, mas é mais que certo que, em vista da nova tarifa, muitas familias de Lisboa irão buscar os excellentes ares e a barateza de vida d'aquellas povoações, até hoje, por assim dizer, abandonadas.

A outra vantagem muito importante da nova tarifa é o estabelecimento de bilhetes por tres mezes.

Os seus preços são mais caros de que metade dos de 6 mezes, seguindo-se invariavelmente a mesma proporção adoptada, para estes casos, em todas as linhas estrangeiras, que consiste em fixar os preços do semestre em $\frac{2}{3}$ dos do anno e os do trimestre em $\frac{2}{3}$ do semestre, mas o assignante que deseje a assignatura por semestre ou por anno em nada fica prejudicado se a tomar por tres mezes, porque, findo este praso, tem a faculdade de reformar a assignatura de tres mezes para seis e a de seis para um anno, pagando apenas a differença de preços.

As demais condições, redução de preços para familias, ampliação dos bilhetes de uma linha ás demais, etc., são tambem importantes attractivos, para que os bilhetes da nova tarifa tenham grande procura.

Bilhetes de banhos.—Tambem damos uma edição, especialmente feita para os nossos leitores, da tarifa de bilhetes reduzidos, durante a epocha de verão, que hoje começa a vigorar, vulgarmente conhecida pelo titulo de *bilhetes de banhos*.

A vantagem d'estes bilhetes está especialmente nas facilidades que dão ao passageiro para realisar as mais interessantes excursões no paiz.

Muitos ha que, por exemplo, vão a uma estação de aguas durante os mezes de julho ou agosto e d'ella partem para uma praia a acabar a epocha veraneadora.

Com um d'estes bilhetes e uma senha de paragem, o viajante tem como que um passe que lhe permite parar na estação thermal e seguir mais tarde á estação banhar.

E se quer demorar-se mais tempo do que o praso concedido toma uma senha de ampliação do praso; e se, ao regresso, appeteece parar ainda em qualquer ponto do percurso, pôde fazel-o tambem por meio de nova senha de paragem.

E' um serviço perfeitamente liberal, este, e em condições que não se encontram em paiz algum senão com

os bilhetes de excursão, que tambem cá se usam no paiz, mas que são mais applicaveis a viagens circulares e de longe percurso.

Tunnel submarino no canal da Irlanda

Reconhecidas as vantagens, tanto para Inglaterra como para a Irlanda, da sua ligação por terra, trata-se de estudar a solução do difficil problema d'um tunnel submarino que ponha em communicação as linhas ferreas dos dois paizes.

Com pequenas excepções, toda a gente prefere duas horas em caminho de ferro a uma de mar. Além d'isso o inconveniente de ter de fazer dois trasbordos é de toda a importancia para afugentar da travessia de um a outro paiz todos os que não são a ella obrigados por uma imperiosa necessidade.

O resultado d'elles é que, d'entre vinte viajantes que se dirigem para a Escocia, só um vae visitar a Irlanda, e isto só pelo medo d'uma travessia maritima.

No entanto o clima da Irlanda é mais ameno que o da Escocia, sem ser mais humido, enquanto que as paizagens são mais bellas e tambem mais variadas.

O verdadeiro obstaculo do desenvolvimento da Irlanda, no que diz respeito a touristes, é a travessia.

De mais a mais, se é verdade que para o transporte de diferentes materias, como o ferro, o aço, etc., a via maritima é mais economia, não succede assim com uma grande quantidade de mercadorias para os quaes o trasbordo é prejudicial. Para algumas qualidades de carvão não é conveniente o trasbordo.

Para evitar trasbordo é que profundaram o canal de Manchester e que a companhia do Great-Western fez a importante despesa de mudar o traçado da sua linha.

De Holyhead a Dublin, os dois pontos mais proximos das costas gaulezas e irlandezas, a distancia minima é de 100 kilometros, mas já se não pôde dizer o mesmo se passarmos para a Escocia. Com effeito a distancia de Mull of Cantire á costa d'Antrim, na Irlanda, não passa de 21 kilometros pouco mais ou menos.

O projecto d'um tunnel a abrir n'este logar tem sido, por isso, seriamente estudado.

Segundo M. Harrison Hayter, presidente do Instituto de engenheiros civis, que estudou este assumpto, é preciso olhar a questão primeiro que tudo sob o ponto de vista politico, e depois pelo lado commercial; devendo a despesa ser bastante consideravel, não poderá ser empreendida por companhia particular.

Até hoje examinaram-se tres projectos:

O primeiro, que dará um tunnel menos extenso, será o de Mull of Cantire á costa d'Antrim, mas é preciso cerca de 150 kilometros d'uma nova via para o ligar á rede da Escocia, e o desenvolvimento necessario para alcançar a entrada do tunnel seria tão consideravel que não vale a pena pensar na abertura do tunnel n'este ponto.

Um outro projecto, entre Port Patrick e Donaghadee, foi tambem estudado, mas apresenta um grande inconveniente: ha n'este estreito uma profunda depressão no seu leito; a profundidade maxima chega a 300 metros.

Um pouco mais para o norte evita-se este inconveniente, não se encontrando mais de 150 metros de profundidade. E' o logar que parece mais favoravel.

O comprimento do tunnel n'este logar será de 39 kilometros, pouco mais ou menos, mas com os tunneis d'aproximação chegar-se-ha a um total de 51 kilometros, o que dará uma rampa maxima de 1 p. c., isto é, muito inferior á das linhas ferreas ordinarias.

Apezar das difficuldades da construcção com que se conta, a duração approximada dos trabalhos seria de 10 annos, segundo a opinião de Mr. Harrison-Hayter, e a despesa de 10 milhões de lb., ou 45.000:000:000 réis.

A ventilação poderia fazer-se muito bem, se se tiver em vista o tunnel de Severn, que está perfeitamente ventilado por uma unica machina de 250 cavallos.

Os machinistas preferem o ar do tunnel ao ar livre. Aquelle é sempre puro e abundante, estando sempre protegido contra as intemperies.

Emquanto ao lado financeiro, é fóra de toda a duvida que vale bem tentar a empresa, sob o ponto de vista commercial, mas será preciso consideral-a como uma obra nacional.

Como situação geographica vê-se com effeito que o tunnel está ao sul, não sómente da Escocia, mas tambem de quatro condados de Inglaterra. Será este pois o caminho naturalmente indicado entre toda a Irlanda d'um lado, e do outro toda a Escocia com os condados de Northumberland, de Durham, de Cumberland e de Westmoreland, ou por outras palavras entre 4.700:000 Irlandezes e 5.800:000 Escocezes e Inglezes.

De mais a mais, o tunnel projectado será a linha mais directa para a correspondencia da Escocia com os Estados-Unidos e entre a Scandinavia e os Estados Unidos pela linha de Newcastle. Será o caminho mais curto para a correspondencia entre Inglaterra e o Canadá, por Londonderry.

Finalmente será a via mais directa entre todo o norte da Irlanda e a Inglaterra, quer dizer que irá pôr o condado mais industrial de toda a Irlanda — o de Ulster —, em communicacão directa, por caminho de ferro, com toda a Inglaterra.

Notas de Viagem

III

De Lisboa a Sevilha

Bom é que não passemos avante de Sevilha sem que eu lhes descreva o caminho que, de Portugal, nos conduz á cidade florescente e animada capital da Andaluzia.

Que os leitores me perdoem este retrocedimento, motivado por ter querido communicar-lhes, mais palpitantes, as impressões da visita áquella capital e á sua feira, quando ainda tinha nos ouvidos o ruido das suas festas, no olfato o aroma das suas flores, e como deante dos olhos a belleza do seu aspecto, da sua animação.

O percurso dentro de Portugal faz-se de noite. Se tal não fóra o viajante teria occasião de apreciar que a nossa linha de leste tem pontos muito apreciáveis que, por aquelle facto, muitos viajantes não conhecem.

A Barquinha, a ponte do Tejo, o castello de Almourol, Villa Nova de Constança, meigamente requebrada na margem do rio, são pontos de vista muito interessantes que nada deixam a desejar de outras linhas ferreas mais afamadas.

Só desde que deixamos o valle do Tejo, em Abrantes, despedindo-nos da cidade que nos desapparece á esquerda, o terreno começa a perder o interesse. Se, pois, partimos em noite de luar não percamos gosar estes panoramas a que a lua dá uns tons phantasticos, e passado Abrantes, durmamos até Badajoz, isto é, da 1 hora até as 6. Com 5 horas de repouso, a cabeça sobre macia almofada que o viajante tem que levar de casa, (porque nos comboios de leste não ha *lits-toilettes*, nem no nosso paiz se usa ainda o aluguer de almofadas que em França se obteem por um franco e tão

bom serviço prestam) desperta-se em boa disposição.

Se isto succede ao passar Elvas, a curiosidade do viajante será ver a fronteira; mas a fronteira não se vê; os pequenos marcos brancos que a limitam raro se descobrem do comboio.

Ainda assim e para os curiosos digamos-lhes a maneira de a enxergarem: ao partir d'Elvas vão vendo a numeracão dos kilometros; e ao passar o marco 275 busquem no campo, á direita do trem, entre a ceára, uns pequenos pontos brancos. Eis o que nos separa da vizinha Hespanha.

Em Badajoz esperam-nos os *carabineros* e um pouco de café com leite n'uma enorme tigela acompanhado de pão e manteiga. Custa tudo 3 reales, ou seja uns 140 réis da nossa moeda.

Verificadas as bagagens que tem que ser abertas ali, ao que o passageiro deverá assistir, tomemos o café e ainda nos fica um bocado para sahir da estação e esparecer pela estrada, não muito longe, a avistar a ponte do Guadiana.

As 8 horas parte o comboio.

A linha descreve uma larga curva para a direita atravessando o Guevora e o Guerrero, dois afluentes do Guadiana, sobre pontes metallicas, até a estação seguinte, Talavera la Real.

Passa depois sobre outros viaductos os tres braços do rio Alcazaba e, deixando a estação do Montijo, cruza o Hácara em sete pequenas pontes successivas, e continúa, alem de Garrovilla, acompanhada pelo Guadiana, encaminhando-se para a mais difficil passagem d'este ponto do traçado, a da Sierra de S. Servan.

Para alem, paramos um pouco no apeadeiro de Aljucen, entroncamento da linha que vem de Caceres, pela esquerda, e onde recebemos os passageiros que vieram no comboio d'aquella linha, e passando a ponte d'aquella nome de 150 metros seguimos a Merida.

Ao approximarmo-nos da estação temos muito que ver:

O nosso comboio vae sobre uma ponte do Albarregas. Para a direita destaca-se a linha de Sevilha com outra pittoresca ponte sobre o rio Guadiana atravessando obliquamente a linha, ostentam-se as ruinas dos altos e velhos arcos do aqueducto romano, de tres andares, chamados *Los Milagres*, sobre o qual as agúias esvoejam.

Mais alem avista-se o circo romano; por toda a parte uma bella vegetação nos diz que se Merida não é já uma das mais importantes cidades fortificadas, é o centro de uma zona feracissima em cereaes, azeites, vinhos, etc.

Temos aqui mais de meia hora de espera e mudança de carruagem para o comboio que nos levará a Sevilha, visto que aquelle que nos trouxe segue a Madrid, por Ciudad Real; ha restaurante, mas como temos outro melhor em Zafra, é lá que tomaremos o almoço.

Partindo de Merida, *caminito del Andalucia*, como diz a canção, o comboio vae em sentido inverso áquelle em que viemos, e deixando essa linha á esquerda, atravessa a ponte do Guadiana, a que já me referi, ponte que tem 350 metros em 11 tramos.

D'ella se avista, á esquerda, a velha e extensa ponte romana e o casario da cidade que tem algumas ruinas romanas notaveis.

D'ahi até Zafra, 66 kilometros, a linha não tem obras d'arte, deslisando sempre por uma planice completamente cultivada e fertil.

Torna-se notavel o aceio e perfeição d'este cultivo.

A um lado e outro da via os campos tem diferentes culturas em talhões tão geometricamente traçados que se dividem sempre por uma perfeita recta perpendicular aos carris.

Nos terrenos plantados de vinhas ou de oliveiras, estas são tão cuidadosamente alinhadas, em pontos equidistantes, que as fileiras formam como que os raios de uma roda, da qual o comboio é o eixo, em qualquer occasião que as olhemos da janella da carruagem.

Ao passar em Almendralejo, veremos á direita esta pequena villa, muito importante pelos seus vinhos, muito acceiada, com o seu elegante jardim publico, em degraus, que se aprecia mesmo da linha.

Chegados a Zafra vamos ao almoço que são 11 horas e meia e o apetite aperta.

O serviço é rasoavel, quando não é mau, e custa 3,50 pesetas.

Ali se reúnem, a essa hora, o comboio que vae para Sevilha, o que de lá partiu ás 5-50' da manhã, o que veiu de Huelva ás 4-35' e o que para Huelva sae á 1 hora. O movimento de passageiros é grande, do que é bom prevenir o leitor viajante, para que escolha logar na mesa, proximo do balcão, para ser melhor servido.

Ao sahir de Zafra vemos deslocar-se á direita a bella linha de Huelva, e depois andamos 40 kilometros sem importancia, até Llerena, kilometro 106, depois dos quaes a linha emprehende a subida da serra Morena, a lendaria serra que o brilhante serviço da sympathica *guardia civil* hespanhola conseguiu limpar de salteadores.

Depois de uma hora de subida em que fazemos apenas 25 kilometros, attingimos um dos altos da serra, a passagem chamada *puerto de Llerena* pelos habitantes da vertente norte, e *puerto de Sevilla* pelos da vertente sul, onde atravessamos n'um tunnel de 100 metros a divisoria das provincias de Extremadura e Andaluzia.

Começa então a descida, em Guadalcanal, sempre por terreno arido e penhascoso, por vezes muito pittoresco, quasi selvagem.

Transpomos primeiro o rio Benavente e seguimos depois o curso de Huerna, um dos afluentes do Guadalquivir. A' direita vamos contemplando em amphitheatro toda a encosta da serra.

Até Cazalla de la Sierra temos successivas pontes, altas trincheiras e bellos panoramas.

N'esta estação não esqueçamos provar a bella aguardente da localidade, afamada em toda a Hespanha.

Descemos então o valle de Huerna, passamos Pedroso, centro mineiro importantissimo; o ferro e o carvão são arrancados das entranhas da terra por numerosos poços dos quaes, mesmo em viagem se veem, alguns. Segue Minas del Guadalquivir, no mesmo caso de produção mineira, depois, ao chegar a Villanueva, galgamos o Huerna sobre uma ponte que antes d'isso vemos á esquerda e que tem uns 150 metros em tres vãos.

Villanueva é uma linda povoação mineira tambem.

Da estação, que é á direita, destaca-se uma deliciosa estrada copada, que faz mesmo nascer o desejo de ir ali descansar umas horas.

Mas o comboio parte e os horisontes que d'elle se disfructam não são menos apreciaveis.

Em La Reunion, onde ha um apeadeiro, é o centro de uma importante zona carbonifera pertencente á companhia de M. Z. A.

A exploração faz-se ali em grande escala. Comboios carregados de hulha e briquettes circulam em todas as direcções.

Tres kilometros depois depara-se-nos o Guadalquivir que vamos passar n'uma larga e comprida ponte que a cheia do rio destruiu o anno passado, assim como uma boa parte da linha que com ella communica, e só agora se acabou de reconstruir, tal é a sua importancia e tão grandes foram os estragos.

A pouca distancia eis nos em Tocina, estação commum d'esta linha e da de Cordova-Sevilha, como commum é tambem o troço de 35 kilometros que vamos seguir.

O comboio inflecte para a esquerda, para ir á estação e ahí faz uma reversão para tomar a linha de Cordova.

Do outro lado da *gare* passa offegante, rapido, orgulhoso das suas luxuosas carruagens, cheias de passageiros, o expresso de Sevilha a Madrid, que se effectua tres vezes por semana.

Partindo d'este ponto o trem continúa atravessando extensas planices cobertas de oliveiras, as afamadas oliveiras de Sevilha, até encontrar o pequeno ramal que liga com a réde da Andaluzia, que se destaca para a esquerda e por meio de uma volta em redor da cidade vae tocar n'esta no bairro de S. Bernardo, emquanto que a linha de Cordova segue a direito para a sua estação da Praça d'Armas, a que já me referi.

A' direita, bem proximo da linha, rumoreja o Guadalquivir, cujo curso, em recta, vamos seguindo, vendo na outra margem as notaveis ruinas de Italica, patria de Theodosio e de Trajano, ruinas que ainda conservam importantes vestigios romanos; á esquerda passamos o hospital militar, na frente vemos elevar-se, desenharse mais nitidamente, a bella Giralda, até que a perdemos de vista ao entrar na estação.

Como se vê, se vê se póde por estes laivos de descripção tirados de apontamentos fugitivamente tomados ao correr do comboio e nem sempre bem legiveis depois, a viagem de Lisboa a Sevilha é sempre interessante. O serviço da linha é muito regular; os comboios, formados por bom material, chegam sempre á tabella; o pessoal é attencioso com os passageiros.

As carruagens de 1.^a classe, como as de toda a parte, menos em Portugal, não sei porquê, teem pequenas aberturas envidraçadas que communicam os compartimentos entre si. O freio de vacuo automatico é empregado em todos os comboios de passageiros.

Da chegada a Sevilha já tratei no primeiro artigo d'esta serie; no proximo artigo levarei o leitor, que me quizer acompanhar, até a original bahia de Cadiz, uma das viagens mais interessantes da Andaluzia.

Publicações recebidas

Manuel pratique d'éclairage électrique, par *Em. Cahen*, ingénieur des ateliers de construction des manufactures de l'Etat.—Paris, editor Baudry et C.^{ie}

Recebemos este interessante livro que é da mais reconhecida utilidade. Não se destina elle aos especialistas mas ao publico em geral, ensinando, da maneira mais pratica e clara, a qualquer pessoa extranha a esta sciencia a fórma de emprehender uma installação electrica na sua casa, na sua officina, no seu escriptorio.

E' a verdadeira electricidade ao alcance de todas as intelligencias, e isto feito por um engenheiro competente como M. Cahen tem o grande valor da absoluta garantia da sua auctoridade.

Consultando sobre este livro (porque não queriamos fiar-nos no nosso parecer), o distincto electricista portuguez o sr. Herrmann, a resposta de s. ex.^a (que muito lhe agradecemos) é a seguinte:

«Muito prezado amigo e senhor.—O livro de Mr. Em. Cahen, *Manuel pratique d'éclairage électrique* é, a meu ver, um livro muito util, e que eu recommendaria a todas as pessoas que tiverem de se occupar da illuminação electrica e que não tenham podido fazer um estudo mais profundo d'esta importante industria.»

Manual do carpinteiro. — É este o titulo de um novo livro, que os srs. Guillard, Aillaud & C.^a acabam de imprimir, e vão publicar por meio de assignatura.

Esta obra é uma reedição melhorada e ampliada de outra, que a mesma casa em tempo editou, e mereceu os maiores elogios; portanto, é de toda a utilidade para todos quantos se dedicam á carpinteria.

As indemnisações em Inglaterra

Como é sabido, as Companhias de caminhos de ferro inglezes são obrigadas a pagar fortes indemnisações ás familias das pessoas mortas por accidentes.

Ainda ha pouco o auctor de um processo n'este genero obteve sentença a favor, pela qual se lhe fixava uma indemnisação de 13:000 libras.

Houve recurso, a somma foi depois reduzida, mas em todo o caso a somma ficou ainda em quantia importante.

Em 1869, um accidente em New-Cross, na linha de Londres-Brighton, custou á companhia cerca de 70:000 libras, só em indemnisações, a maior quantia que se tem pago em Inglaterra, em casos semelhantes. A colisão de Thorpe em 1874 trouxe á companhia um prejuizo de 13:000 libras. O accidente de Killooney, perto de Armagh, no qual foram mortas 78 pessoas e feridas 400, custou á *Great Northern Railway of Ireland* mais de 66:000 libras. É necessario observar que estas sommas foram gastas sómente com as indemnisações, tornando-se portanto muito mais elevados os prejuizos, se se tomarem em linha de conta os estragos do material circulante. Avaliou-se, por exemplo, o que custou á *Great Western Railway Company* o choque de Taunton: entre 130:000 e 140:000 libras.

Leia melhor, se faz favor

O *Correio da Noite* está continuamente a criticar as tarifas dos caminhos de ferro; mas, por desgraça, não as percebe.

Fallando dos bilhetes de banhos, diz agora que um passageiro que vem de Espinho e, sentindo-se incomodado, compra uma senha para parar em Coimbra, gasta mais 500 réis e perde o resto do percurso (!)

Se o collega lê-se com mais attenção o cartaz, veria que é justamente o contrario o que succede. Em lugar do passageiro perder o resto do percurso, como infalivelmente perderia, sendo portador de qualquer outro bilhete, o bilhete de banhos dá-lhe a faculdade de seguir de Coimbra ao seu destino, quando melhor entender, dentro do praso do bilhete.

Já vê o collega que o que suppôz um prejuizo é apenas... uma grande vantagem.

Os negocios da Companhia Real

Foi ultimado no dia 5 o apuramento de contas entre o Banco Lusitano e a Companhia real dos caminhos de ferro. O Banco reconheceu á Companhia o credito de 65 a 66 contos de réis, e a Companhia deixa de reclamar d'aquelle estabelecimento a quantia de réis 300:000. Lavrou-se termo *ad referendum* d'este accordo, que foi assignado pelos srs. Carrilho e Victorino Vaz Junior, por parte da Companhia, e pelos srs. dr. Leonardo Torres e Alfredo Silva, por parte do Banco.

Carteira dos accionistas

Companhia real dos caminhos de ferro atravez d'Africa

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Faço publico que no dia 21 do corrente pelo meio dia, na sala d'esta companhia, á rua de Bellomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortisar, segundo o disposto no art. 17 dos estatutos.

Porto, 5 de junho de 1893.

O presidente do conselho de administração — *Carlos Lopes*.

Boletim financeiro

Lisboa, 15 de junho de 1893.

Evidentemente a situação financeira tem-se modificado sensivelmente, parecendo que vaee renascendo a confiança nos recursos do paiz para honrar os seus compromissos e solver as suas responsabilidades. Isto succede tanto no paiz como no estrangeiro, onde os principaes jornaes financeiros começam a fazer-nos justiça. A questão dos crédores póde considerar-se finda, não tendo importancia os protestos dos *comités* francezes, visto que o governo francez concordou plenamente com a solução adoptada pelo governo portuguez. Deve dizer-se que n'estas circumstancias prestaram relevantes serviços ao paiz os ministros de França, Alemanha e Hollanda acreditados junto da nossa corte.

Começou a discutir-se na camara dos deputados o orçamento geral do Estado, cousa que ha treze annos se não fazia, ficando hontem approvada a parte referente ao ministerio da fazenda. A lei do sello está votada e tudo indica que todas as medidas de fazenda, com algumas modificações, serão approvadas sem grande discussão, visto que todo o trabalho de remodelação está feito pelas commissões, que são muito numerosas, e estão n'ellas representados os dois principaes grupos da camara. Teem-se feito muitas reclamações acerca das taxas da contribuição industrial, algumas fundadas, outras representando apenas desejo de prolongar situações de favor incompatíveis com a equidade e a justiça.

Na quinzena que hoje finda, o mercado monetario continuou a afirmar-se muito animado e havendo abundancia de dinheiro para descontos, mas houve falta de papel em consequencia da insistente procura de letras estrangeiras que costumavam abundar tiveram sensível diminuição, devido principalmente á posição do cambio com Londres nos ultimos tres mezes. Esta falta tem influido nos juros das letras descontadas, regulando a taxa de desconto a 5 e 5 1/2 p. c. No mercado de cambios os negocios correram animados, havendo boa procura para cheques destinados á antecipação de pagamentos do fim do mez e começo das operações de compra de cereaes, os preços dos cheques regularam: 43, 43 1/2 e 44 sobre Londres, 651 a 656 sobre Paris.

Tem sido avultado o numero de titulos de divida externa apresentados para a conversão que está facultada de 1 de julho a 1 setembro proximo. Corre que o *comité* de Londres vaee mandar á conversão 1:200:000 libras sterlinas. Nos ultimos dias a apresentação affrouxou, decerto porque os portadores querem aguardar occasião em que o preço de divida interna lhes seja mais favorável. As inscrições tem abundado, regulando no preço de 29,30 a 29,70 (*ass.*) e 28,90 (*coupon*). A divida externa tem regulado de 28,20 a 28,30.

As obrigações de empréstimos de 1885 e 1890 (4 p. c.) tiveram pequeno movimento, effectuando-se transacções respectivamente a 127.900 réis e 31.7500 e as de 4 1/2 a 36.000 réis e 35.7500 réis (*coupon*) e 38.7300 (*ass.*). As obrigações predias continuam a ter grande preferéncia, regulando a 91.7000 réis (6 p. c. *ass.*) a 90.7500 réis (*coupon*) a 85.7000 réis (5 p. c.) a 80.7000 réis (4 1/2 p. c.). Mantém-se firme a cotação das obrigações Loanda-Ambaca. As acções de bancos tiveram nma ligeira depressão, ficando as do Banco de Portugal a 114.7500 réis, do Lisboa & Açores a 89.7000 réis, do Commercial a 83.7500 réis, as do Ultramarino a 49.7000 réis.

O governo apresentou ás camaras uma proposta de lei prorrogando até 1900 os privilegios do Banco Ultramarino. Parece que esta proposta será impugnada, visto que se julga inconveniente para os interesses das provincias ultramarinas o prolongamento de uma situação que se justificou em 1864 mas que hoje não tem razão de ser, como tacitamente reconheceu o governo estabelecendo em Lourenço Marques a livre concorréncia bancaria.

Temos noticias mais animadoras do Brazil. Tem subido o cambio a 11 3/16 com tendencias para a alta. Ha quem supponha que em breve attingirá a 15, o que será já bastante vantajoso para nós.

J. F.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL L. N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes d'assignatura

Desde 1 de Julho de 1893

PREÇOS

Entre Lisboa e as estações abaixo indicadas	Por 3 mezes			Por 6 mezes			Por 1 anno		
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Queluz-Bellas, Oeiras ou Sacavem.....	48:500	44:000	9:500	28:000	24:000	14:000	42:000	34:500	21:000
Cintra, Cascaes ou Alverca	32:000	24:000	16:000	48:000	36:000	24:000	72:000	54:000	36:000
Villa Franca.....	35:000	26:000	17:500	52:000	39:000	26:000	78:000	58:500	39:000

● Os bilhetes para as linhas de Leste e de Cintra são validos para ou desde as estações de Caes dos Soldados ou Central do Rocio.
Os bilhetes para o Ramal de Cascaes são unicamente validos desde ou para a Central do Rocio.

Reducção de preços para familias

- 1.^a As creanças até 15 annos de idade gosam do abatimento de 15 % sobre os preços supra.
- 2.^a O assignante que tomar um ou mais bilhetes para sua familia (pae, mãe, conjuge ou filhos maiores de 15 annos) terá no bilhete ou bilhetes a mais do seu, as seguintes reduções de preço :

- 1 bilhete a mais 5 %.
- 2 bilhetes a mais 10 %.
- 3 bilhetes a mais ou numero superior 15 %.

Nos bilhetes de creanças não haverá outra redução além da indicada na 1.^a condição supra, nem o seu numero se contará para a redução a que se refere esta 2.^a condição.

Esta concessão só terá logar quando os bilhetes de familia sejam nas mesmas condições do bilhete do assignante primitivo, isto é: quando forem da mesma classe, validos para o mesmo percurso, e durante o mesmo periodo.

Ampliações de praso

O praso dos bilhetes de assignatura de 3 mezes poderá ser prolongado por mais outros 3 mezes, e findo este praso por mais 6 mezes, e o dos de 6 mezes por mais 6 mezes, mediante o pagamento da differença entre os preços d'esta tarifa, correspondentes a uns e outros prazos sempre que esta ampliação se requisite com a antecedencia de 8 dias da data em que findar a validade do bilhete.

Esta ampliação de praso não poderá, porém, passar de um anno, devendo portanto, terminar aos 12 mezes da data do primitivo bilhete.

Condições

1.^a Os bilhetes tomados para uma linha não são validos para qualquer outra, assim: os bilhetes para Cintra ou Queluz não são validos para as linhas de Cascaes ou de Leste; os de Oeiras e Cascaes não são validos para as linhas de Leste ou de Cintra nem os de Sacavem a Villa Franca para as linhas de Cintra ou Cascaes.

§ unico.— O assignante que desejar que o seu bilhete seja valido para as estações de uma das outras linhas em que o preço é igual, ou inferior, pagará uma taxa suplementar de 50 % sobre o preço do seu bilhete.

Sendo para as estações de 3 linhas pagará o dobro.

2.^a As assignaturas só começam no dia 1 de cada mez devendo ser requisitadas com 8 dias de antecedencia, nas estações de Lisboa, Rocio, Caes dos Soldados, Alcantara Terra ou Alcantara Mar, ou nas de Queluz-Bellas, Cintra, Oeiras, Cascaes, Sacavem, Alverca e Villa Franca, nos impressos que para esse fim, se acham á disposição do publico nas referidas estações. A esta requisição juntará o assignante uma photographia sua, medindo 0^m,037 de altura por 0^m,032 de largura, despegada do cartão, photographia que será collada ao respectivo bilhete e devidamente carimbada pela Companhia.

3.^a O preço da assignatura é pago adiantadamente e sempre por completo. Cada assignante depositará, no acto de requisitar o bilhete, a quantia de 1\$000 réis como garantia de que torna a requisição effectiva e de que restituirá o bilhete logo que finde o seu praso de validade. Este deposito ser-lhe-ha devolvido na estação em que o tenha effectuado, em troca do bilhete, dentro dos 8 dias do termo da assignatura. Findo este praso perde o direito ao deposito. As requisições serão assignadas pelos interessados. Sendo estes menores, os seus paes ou tutores assignal-as-hão tambem; sendo analphabetos, as requisições serão assignadas por 2 testemunhas idoneas acceites pela Companhia.

4.^a O bilhete de assignatura é absolutamente pessoal e intransmissivel. Não terá valor algum quando não traga a photographia do assignante e quando por este não esteja assignado.

§ 1.^o Dando-se o caso de qualquer pessoa que não seja o proprio assignante, fazer uso ou tentar fazer uso d'esses bilhetes, será o bilhete cassado pelos agentes da Companhia, e em seguida annullado, isto sem prejuizo do processo a seguir contra os auctores e cúmplices d'esta fraude ou tentativa de fraude.

§ 2.^o Havendo perda ou extravio do bilhete, deve o assignante communicar-o immediatamente ao chefe de Fiscalisação e Estatica da Companhia, Lisboa, (Caes dos Soldados). O bilhete destinado a substituir o que foi perdido, só será entregue ao assignante 8 dias depois da recepção da referida communicação, praso indispensavel para se averiguar seguramente se o primeiro não anda em mãos estranhas. Querendo viajar enquanto não possue novo bilhete, o assignante pagará as suas passagens por inteiro, e sobre ellas, não terá direito a restituição alguma nem a perdas e danos.

5.^a Os bilhetes de assignatura são validos para os comboios ordinarios do serviço publico, com excepção dos expressos e rapidos, que conduzam carruagens das classes correspondentes ou inferiores ás que os mesmos bilhetes mencionam.

O assignante tem o direito de tomar ou deixar os citados comboios em qualquer das estações comprehendidas no trajecto indicado no seu bilhete.

§ unico.—Será annullado o bilhete de qualquer assignante, que tente utilisal-o ou o utilize em percurso que não seja o mesmo que o bilhete indica, revertendo o seu custo a favor da Companhia e perdendo o assignante, portanto, todos os direitos e regalias adquiridas pela compra do bilhete. Comtudo o assignante que pretender seguir para além do ponto extremo que abranja o itinerario indicado no seu bilhete, poderá fazel-o sempre que avise o revisor do comboio antes de chegar á estação a que se destina, pagando então o complemento de taxa como se fosse munido de bilhete ordinario.

6.^a Se o assignante fôr encontrado em carruagem de classe superior á designada no seu bilhete, pagará o preço inteiro do logar que fôr occupando desde a origem do comboio até onde se apeie, a não ser que previamente, haja avisado o revisor, pois que, n'este caso, terá que satisfazer, apenas a differença, segundo os preços da Tarifa Geral, entre os preços do logar occupado e d'aquelle que corresponder ás indicações do bilhete.

Quando, porém, o assignante fôr obrigado, por falta de logares, a tomar carruagem de classe inferior á do seu bilhete, não terá direito a reembolso ou indemnisação alguma.

7.^a A idade das creanças, que queiram utilisar-se das vantagens especiaes que esta tarifa lhes concede, tem que ser comprovada por certidão authentica, que se juntará á respectiva requisição do bilhete.

8.^a Não se concede transporte gratuito de bagagens. Os assignantes só poderão transportar gratuitamente comsigo os volumes que tragam nas carruagens e que possam caber no espaço para esse fim reservado a cada logar.

9.^a O assignante compromette-se formalmente:

1.^o A não se constituir recoveiro em prejuizo da Companhia, transportando como bagagem sua, objectos pertencentes a terceiros;

2.^o A não produzir sob pretexto de quaesquer prejuisos, reclamação alguma contra a Companhia por motivo de demora, paragem ou interrupção na circulação da linha, mudança de serviço, diminuição no numero dos comboios e falta de logares nas carruagens;

3.^o A apresentar a pedido dos empregados da Companhia e toda a vez que estes lh'o exijam, o seu bilhete, do qual sempre será portador quando queira utilisal-o, e a reproduzir a sua assignatura quando os mesmos empregados o requeiram. E quando aquella apresentação não tenha logar, será o assignante para todos os effectos, considerado como passageiro sem bilhete;

4.^o A devolver á Companhia o seu bilhete logo que d'este termine o praso de validade.

10.^a A falta casual, ou forçada, de utilização do bilhete não constitue o assignante nem os seus successores e herdeiros, no direito de reclamar indemnisação, ou compensação alguma á Companhia, particularmente dando se extravio do bilhete, doença, impedimento ou morte do assignante.

Em caso algum, portanto, poderá o assignante, quem o represente ou quem lhe succeda, reclamar o valor total ou parcial da assignatura, cujo preço, uma vez pago, pertence de direito e para todos os effectos á Companhia.

11.^a Em tudo que não seja contrario ás disposições da presente ficam em vigor as condições da Tarifa Geral.

12.^a Fica, pela presente, annullada e substituida a tarifa especial L. N.^o 2 de 19 de Abril de 1892.

Lisboa, 1 de Junho de 1893.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira.

Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	1893 - JUNHO - DIAS												
		1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16 000	-
	» Ascensores mechanicos.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp.ª Real Portuguesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paris	» Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	-	46.000	-	-	45.800	46.000	-	-	-	46.000	-	-	-
	ACÇÕES Comp. Real Portuguesa	-	-	72,50	-	72,50	-	72,50	-	72,50	72,50	73,50	73,50	-
Londres . . Amsterd . . Bruxellas .	» Madrid-Caceres-Portugal.	52,00	-	-	50,25	-	-	-	50,30	-	52	-	-	-
	» Norte de Hespanha	156,25	157,50	151,50	158	157	155	154	153	-	-	-	-	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicant	188	186,50	185,50	-	190	187	187	-	-	-	-	-	-
	» Andaluzes	-	-	352,50	355	-	356	355	355	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portuguesa	117,00	115,00	117,00	116,00	116,00	116,00	115,00	115,25	115,00	112,75	113,00	113,00	-
	» C.ª da Beira Alta	88	88,75	86,25	87	86	86,50	86,79	86,79	-	-	-	-	-
	» Madrid-Caceres-Portugal.	142,50	145,00	142,00	144,50	142,50	141,00	141,25	-	141,25	142,00	-	141,25	-
	» Norte Hespanha 1.ª hypot.	332,50	330	331,50	331,50	332	332,50	330	330,25	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez d'Africa	38,50	38,50	38,87	38,87	38	38,50	38,50	39	39	39	39,00	39	-	
» Atravez d'Africa	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	-	

Receita dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoses

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1893			1892			Totaes		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilometricas	Kil.	Totaes	Kilometricas	1893	1892	1893	1892		
COMPANHIA REAL	Antiga rede	14 20	Maio	690	47.004:000	68:421	690	47.699:960	68:413	1 015.186:000	938.137:009	77.048:991	-
	e nova não	21 27	»	»	50.167:000	72:719	»	47.699 960	68:413	1.065.353:000	985.836:969	79.516:031	-
	garantida.	28 3	Junho	»	50.875:000	73:731	»	49.450:008	72:972	1.116.228:000	1.035 286:977	80.941:023	-
	Nova rede	14 20	Maio	380	4.457:000	11:728	334	4.710:125	14:102	89.616:000	87.609:997	2.006:003	-
	garantida.	21 27	»	»	4.742:000	12:478	»	4.710:125	14:102	94.358:000	92.320:122	2 037:878	-
	»	28 3	Junho	»	6.175:000	16:250	»	5.044:959	15:103	100.533:000	97.365:081	3.167:919	-
Sul e Sueste	7 13	Maio	475	14.094:425	29:672	475	13.187:680	27:763	251.874:980	235.711:615	16.163:365	-	
»	14 20	»	»	13.595:870	28:622	»	14.140:890	29:559	265.470:850	249.852:505	15.618:345	-	
»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
»	-	-	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro	»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
»	7 13	Maio	253	4.840:609	19:132	253	5.044:753	19:939	105.167:756	95.587:833	9.579:923	-	
Beira Alta	14 20	»	»	4.241:133	17:119	»	4.470:796	17:671	109.408:889	100.058:629	9.350:260	-	
»	21 27	»	»	3.559:372	14:068	»	4.783:291	18:906	112.968:261	104.841:920	8.126:341	-	
Nacional (Mirandella e Vizeu)	9 15	Abril	105	1.561:162	14:868	105	1.313:729	12:511	19.675:698	16.572:243	3.103:455	-	
»	16 22	»	»	1.619:164	15:420	»	1.168:620	11:129	21.294:872	17.740:863	3.554:009	-	
»	23 29	»	»	1.068:116	10:172	»	1.118:037	10:647	22.362:988	18.858:900	3.504:088	-	
Norte de Hespanha	13 19	Maio	3393 Ps.	1.529:750	Ps. 450	3393 Ps.	1.473:415	434	Ps. 29.399:197	Ps. 29.837:473	-	Ps. 438:276	
»	20 26	»	»	1.502:203	442	»	1.445:736	426	30.901:401	31.283:209	-	301:808	
Madrid — Zaragoza — Alicante	14 20	Maio	2672	1.000:068	374	2672	1.125:617	421	19.559:819	19.568:360	-	8:541	
»	21 27	»	»	905:613	338	»	978:293	336	20.463:433	20.546:653	-	81:220	
»	7 13	Maio	894	253:040	283	894	305:309	341	5.258:611	5.034:211	224:400	-	
Andaluzes	14 20	»	»	242:876	271	»	279:497	312	5.501:488	5.313:708	187:780	-	
»	21 27	»	»	244:901	273	»	286:623	320	5.746:389	5.600:331	146:058	-	
»	21 27	»	180	51:530	286	180	51:753	287	908:917	1.044:367	-	135:450	
Zafra a Huelva	28 3	Junho	»	45:074	250	»	52:216	290	953:992	1.096:583	-	142:591	

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mez de abril de 1893

- Conde Delamare Hubert** — Luzes scintillantes para iluminação das vias maritimas — 6 de abril de 1893 — 5 annos.
- Fredick Charles Miller** — Apparelho para fabricar mulinos para charutos com interiores — 7 de abril de 1893 — 15 annos.
- Emil Iffland** — Apparelho para manter os cavallos socegados, para os ferrar ou para se lhes fazer operações, applicavel tambem a outros animaes — 7 de abril de 1893 — 1 anno.
- Joachim Eggert** — Leito para doentes, com colchão ajustavel — 7 de abril de 1893 — 1 anno.
- Carl Behn** — Disposição para a renovação do ar nas canalizações de esgoto — 7 de abril de 1893 — 1 anno.
- Hermann Meise** — Novo cimento — 7 de abril de 1893 — 1 anno.
- Otto Umlauf** — Talas para a junção de carris de caminhos de ferro — 7 de abril de 1893 — 1 anno.
- Vaclav Tomsa, Josef Spidra, Bohumil Ludikar e Karl I. Mayr** — Machina de costura de novo systema — 7 de abril de 1893 — 1 anno.
- Karl Kahabka** — Accumuladores com caixa — 7 de abril de 1893 — 1 anno.

Societé Friedrich Dürr et Compagnie — Motor a gaz de hydrocarburetos — 11 de abril de 1893 — 1 anno.

Benja de Lissa e John Aston Wallace — Methodo aperfeiçoado e apparelho para ser usado na fabricação e abastecimento do gaz inflammavel para effeitos geraes — 17 de abril de 1893 — 1 anno.

Francis Fredrick Grafton — Processo aperfeiçoado para a producção e fixação de cores em conjuncto com anilina preta sobre tecidos fabricados — 19 de abril de 1893 — 5 annos.

George Thomas Beilby — Processo e os competentes apparelhos para a fabricação directa de cyanuretos simples de elevada percentagem, sob uma fôrma conveniente e commercial — 20 de abril de 1893 — 15 annos.

Patentes de invenção, cujos prazos de concessão terminaram no mez de abril de 1893

Ernesto Bazin — Apparelho separado, destinado ao tratamento das matérias auríferas e argentíferas, pela applicação da carga hydraulica á filtragem pelo mercurio e o emprego simultaneo da força centrifuga, debaixo de agua para a expulsão das matérias estereis — 23 de abril de 1879 — 14 annos.

Manuel Fernandes Barcellos e Victorino José da Costa Porto — Processo para, por meio de vapor, extrahir da agua salgada sal commum e outros congeneres da agua do mar nos Açores — 23 de abril de 1883 — 10 annos.

Linhas portuguezas

Urbana do Porto. — O sr. Hyppolito Baere constructor, por empreitada, d'esta linha e do tunnel da Avê-Maria, que já em tempo, como aqui dissemos em o nosso numero de 16 de maio do anno passado, propozera ao governo concluir aquella linha de sua conta, mediante a concessão da exploração por um certo praso, acaba de propôr ao governo novas condições para este fim, modificando a sua antiga proposta.

Estas condições são agora: completar todos os trabalhos de aterros, obras d'arte, tunneis, muros, caes, estação central e suas dependencias, em uma palavra, toda a superstructura, fazendo o governo as expropriações, a demolição do convento de S. Bento, construindo a via e fornecendo o material circulante. O sr. Baere obriga-se, com um grupo financeiro portuense, a executar aquelles trabalhos em quatro annos, mediante a concessão do producto da linha, deduzidos os gastos de exploração, garantindo o governo que o producto não será inferior a 50 contos, e sendo repartido entre o Estado e o contratista a receita que ultrapassar este minimo.

Linhas americanas. — O sr. Antonio Pinto Santos Junior pediu ás camaras de Gaya e Porto licença para assentar uma linha americana a partir da rua Rei Ramiro pela avenida Diogo Leite e pelo taboleiro inferior da ponte D. Luiz a entroncar com outra que vá marginando o rio até a alfandega.

A mesma camara resolveu deferir o requerimento de Narciso Ferro, que obteve do governo a concessão de um tramway do Porto a Gaya, segundo o alvará que publicámos nos numeros anteriores, para assentamento de varias linhas americanas em ruas da villa e estradas do concelho, devendo o requerente apresentar as respectivas plantas, depositar 500.000 réis e principiar as obras no praso de um anno.

Loanda a Ambaca. — Diz o nosso collega *Correio de Loanda* que a Companhia real dos caminhos de ferro mandou suspender os trabalhos além do kilometro 300, para serem acabados os kilometros que faltam concluir para lá chegar.

Diz o mesmo collega que se estão edificando casas á borda da linha, quando se deviam construir, reunidas, em varios pontos, constituindo assim centros commerciaes.

Queixa-se ainda o mesmo collega de que os chefes das estações prohibam nas gares a venda de fructas aos passageiros, citando que nas gares da Europa, sendo vedadas ao publico, se vendem fructas. Mas que o nosso collega talvez não saiba é que esses vendedores, aqui, pagam uma taxa annual de licença que, n'algumas estações, attinge centos de mil réis.

Algarve. — Os srs. engenheiros Frederico Pimentel e Lopes Navarro foram para o Algarve, segundo determinação do sr. ministro das obras publicas, proceder aos estudos do prolongamento da linha ferrea, entre S. Bartholomeu de Messines e Lagos, por Villa Nova de Portimão.

Linhas africanas. — Segundo noticias do Cabo, a linha da Beira deve abrir ainda este mez ou principios de julho, e o sr. Donald Currie formou uma poderosa companhia para o transporte de mercadorias da Beira pelo rio Pungue até Fontesvilla, começo da linha ferrea; d'este ponto, a referida linha estende-se já a uma distancia de 50 milhas.

Linhas hespanholas

Fiscalisação official. — Segundo um collega auctorizado, o sr. ministro de Fomento não desistiu de reformar sob uma larga base a inspecção dos caminhos de ferro, continuando a considerar essa reorganisação como uma parte indispensavel do plano dos caminhos de ferro que submeterá ás côrtes em breves dias.

Nova linha. — Foi lida no congresso, em sessão de 27 de maio, uma proposta de auctorisação ao governo para dar a concessão d'um caminho de ferro que, partindo de Chinchilla, termine em Vadollano. O sr. Sagasta disse que esta linha economisará um percurso de 80 kilometros sobre as linhas, de que algumas importantissimas comarcas do interior tem que se servir para o seu commercio para o Mediterraneo e para os portos do Levante, atravessando uma zona fértil, tanto em vinhos, como em madeiras e fructos.

Canfranc. — Como annunciámos, abriu no dia 1 d'este mez o troço d'esta linha entre Huesca e Jaca, comprehendendo as estações seguintes a partir d'esta estação:

Alerre, 7 kilometros; Plasencia, 17; Ayerbe, 36; La Peña, 54; Anzánigo, 60; Caldearenas-Aquilué, 74; Orna, 84; Sabiñánigo, 95; Navasa (*apeadero*), 105; Jaca, 111.

Desde Jaca ha um serviço de correspondencia até França sendo as suas estações: Canfranc, 18 kilometros, Urdós, 48 e Oloron, 78. Estas duas ultimas são em territorio francez.

Linhas estrangeiras

FRANÇA

No dia 2 de julho será inaugurada officialmente a linha de Mauriac a Lagnac, a que naturalmente presidirá o ministro das obras publicas M. Viette.

Esta linha é desde ha muito esperada pelos habitantes de Cantal. Effectivamente fará com que o trajecto entre Paris e Aurillac seja feito em duas horas. Até agora o serviço de passageiros e mercadorias até Arvant era feito pela linha P. L. M. D'hoje para o futuro o serviço será feito pela linha Bourges-Montluçon-Eygurande e por isso não sairá da rede de Orleans.

INGLATERRA

A linha do Eastern and Midland Railway vae ser por completo explorada pela Companhia Midland and Great Northern, desde o dia 1 de julho, tomando a denominação de «Midland and Great Northern Joint Railway».

SUISSA

Depois de varios ensaios, a Companhia do caminho de ferro de Jura-Simplon adoptou para a illuminação electrica das suas carruagens dois systemas de lampadas, uma de dez lumes oblonga, para o interior das carruagens, e outra redonda, com cinco lumes, para illuminação das gares. Aquelles focos electricos são collocados nos tectos das carruagens com um reflector que faz espalhar a luz. A corrente electrica é sustentada por accumuladores collocados debaixo do sobrado das carruagens; um registro exterior permite o augmento ou diminuição da luz.

Os accumuladores são do systema Huber. As baterias são formadas por nove elementos de cinco placas cada um; tornam seguro o funcionamento das lampadas da carruagem (com trinta a trinta e cinco lumes) durante 20 a 23 horas e não pesam mais que 110 kilogrammas.

REPUBLICA ARGENTINA

Já começaram os primeiros estudos para o estabelecimento de uma linha desde Portland-Tejas a Monterey, construida por uma companhia ingleza *Portland, Gulf and Monterey Railway Company*, linha que diminuirá a distancia entre S. Luiz, o Leste e a cidade de Mexico em 200 milhas. A linha atravessará os condados de Nueces e Camaron, em Tejas, passando o Rio Grande em Brownville, d'onde irá directamente a Monterey.

A direcção dos caminhos de ferro argentinos está formulando um importante projecto, que apresentará ao governo, para que se annullem todas as concessões feitas ás empresas de caminhos de ferro que não tenham cumprido com o contracto em que se fixava uma data para que as construcções estivessem acabadas.

Tomou-se esta medida para evitar abusos que se teem commetido por parte de concessionarios, os quaes constroem as linhas á sua vontade, sem que para nada consultem o contracto, e, quando muito bem querem, pedem uma, duas, tres e até quatro vezes progração de praso para terminarem os trabalhos, prejudicando d'esta maneira o publico, o commercio e até o proprio governo.

RUSSIA

Trata-se da construcção d'um caminho de ferro que ligará Kiew a S. Petersburgo, a qual estabelecerá a via mais rapida entre a capital e Odessa e todo o sul da Russia, passando por Smolensk, onde se reunirá com diferentes linhas. Calcula-se o custo em 50 milhões de rublos.

Como o governo tem de respeitar uma clausula de concessão do caminho de ferro, na qual se dizia que não seria concedida durante 25 annos qualquer construcção que fizesse concorrência á linha S. Petersburgo-Moscow, como esta concessão finalisa no dia 1 de Setembro proximo, só depois que finde este tempo a companhia Sud-Ouest poderá construir a nova linha.

Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

RELATORIO APRESENTADO PELO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO NA ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA

Reunida no dia 27 d'abril de 1893

SENHORES

A situação financeira de Portugal não melhorou no anno de 1892. Subsistem graves difficuldades que pesam sobre o estado economico do paiz. Apesar dos esforços do governo e dos sacrificios patrioticos do povo, ainda não se antevê soluções satisfactorias e, com pesar lhes dizemos, como no anno anterior, que os interesses da nossa Companhia soffreram muito.

A estas considerações geraes devemos juntar outras que merecem ser mencionadas. Em 1891, a concorrência de Beira-Baixa não tinha affectado as nossas receitas senão durante alguns mezes sómente; em 1892, supportámol-a durante todo o anno, e isto sem compensação alguma, porque foi adiada a abertura do ramal entre Covilhã e Guarda. Estas causas reunidas deviam forçosamente influir sobre o nosso trafego geral, e bastam para explicar porque as nossas receitas de 1892 estão em diminuição sobre as do anno anterior.

Comtudo temos a satisfação de mencionar o sensível augmento que se manifestou em alguns dos nossos transportes em pequena velocidade. Este augmento provém das produções do paiz, taes como vinho, batatas, castanhas, fructos, madeiras, etc.; graças a isto podemos compensar em parte as perdas provenientes do afastamento dos transportes para a Covilhã, de tal sorte que a differença a menos não recae essencialmente senão sobre os passageiros, bagagens e transportes em grande velocidade.

A persistencia da elevação do cambio ainda aggravou mais que o anno passado estes resultados.

Para obter as sommas necessarias para as despesas a satisfazer em França, particularmente no que diz respeito ao pagamento de prestações sobre coupons d'obrigação, a Companhia da Beira Alta teve uma perda de 31:258,539 réis. Não insistiremos sobre a importancia d'esta somma que por si só é tão expressiva. As despesas e as receitas de 1892 foram as seguintes:

Receitas

As receitas brutas, redução feitas das taxas e do imposto (total 16:096,307 réis) elevam-se a	284:881,462
Tendo as de 1891 attingido.....	305:683,020
a diminuição é de.....	20:801,558
Como mais acima dissémos, a diminuição provém principalmente:	
Sobre os passageiros.....	14:714,375
Sobre as mercadorias e annexos.....	4:798,872

Despesas

A diminuição das nossas receitas, devida a causas que não estão em nosso poder conjurar, permittiu-nos que fizéssemos novas economias que juntas se elevam a 3:805,315 réis que quasi foram feitas exclusivamente nas materias de consumo.

Obteve-se estas economias sem prejudicar a conservação da nossa linha e do material que está como sempre em bom estado.

As despesas não excederam.....	160:814,741
o que corresponde por kilometro e por anno a...	635,630

Excesso das receitas sobre as despesas

O excesso das receitas sobre as despesas é de 124:066,721, ou seja menos 16:096,242 réis do que no exercicio anterior. Juntando a esta somma a de 3:850,315 réis, proveniente da economia realisada, acha-se a quantia de 20:801,557 réis acima indicada.

O saldo disponivel em 31 de dezembro era de..	61:151,126
Sendo o saldo das contas de 1892.....	124:066,721

O saldo das quantias disponiveis attingiu..... 185:217,847 que foram assim empregados:

Os obrigatorios receberam:	
Em 30 de junho de 1892	
Uma prestação de 1 fr. 50 sobre o coupon n.º 16 ou seja.....	32:701,590
Em 31 de dezembro de 1892	
O saldo de fr. 0,70 sobre o coupon n.º 16 ou seja.....	15:260,742
Uma prestação de 1,5 fr. sobre o coupon n.º 17 ou seja.....	32:701,590
Foi além d'isso descontado:	
Para direitos de sello e despesas relativas ao pagamento de coupons.....	10:089,435
Por premio annual attribuido á conta «Fundos de seguro».....	317,700
Por perdas de cambio nas remessas de fundos de Lisboa para Paris.....	31:258,539

122:329,597

Resto disponivel até 31 de dezembro.....	62:888,250
D'esta somma, retiramos, como nos annos anteriores, para reserva de prevenção contra as eventualidades da exploração.....	24:300,000
O excesso.....	38:588,250

juntar-se-ha ás sommas que os resultados da exploração nos permittam distribuir aos obrigatorios em 30 de junho proximo.

Conta do primeiro estabelecimento

Esta conta eleva-se, como no anno anterior, a... 11.812:537,130

Não houve nenhum augmento.

Achareis, depois do Balanço, a conta das insufficiencias dos productos liquidos.

No que toca á reclamação da empreitada geral de construcção, não ha nenhum facto novo para assignalar.

Depois da ultima assemblea geral, o nosso conselho d'administração nomeou provisoriamente, em virtude do artigo 26.º dos Estatutos:

1.º Em substituição do nosso chorado collega, sr. Poppe, o sr. Fernando Eduardo de Serpa Pimentel, capitão de engenharia, official ás ordens de Sua Magestade El-Rei, antigo commandante da companhia militar dos caminhos de ferro;

2.º Em lugar do sr. Olivier Boittelle, demissionario, seu irmão, sr. Jules Boittelle, antigo official.

Submettemos estas escolhas á vossa approvação.

Os administradores a sahir este anno são os srs.: Lejeune, S. Boittelle, Bussierre (Barão Edmond de) e Caillat.

Nos termos do artigo 26.º (§ 5) dos estatutos, são reeligiveis.

Em conformidade do artigo 38.º dos estatutos, a Assembléa terá de eleger os membros titulares e supplentes do conselho fiscal para o anno de 1893.

Quando tiverdes ouvido o parecer do Conselho Fiscal sobre o Balanço e Contas do anno de 1892, submetteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas na ordem do dia.

Arrematações

Caminhos de ferro do Minho e Douro

No dia 10 do mez de julho proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do respectivo administrador, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 4 placas giratorias, 15 croximas reversiveis e 15 pares de lanças para agulhas, que será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na secretaria dos armazens geraes onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 82,000 réis no cofre d'esta direcção, devendo apresentar no acto do concurso documento que prove terem effectuado o referido deposito, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma: «O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 5 de junho ultimo, 4 placas giratorias, 15 croximas reversiveis e 15 pares de lanças para agulhas, pelo preço de...»

(Data e assignatura do proponente.) — Toda a proposta que não estiver conforme com o presente annuncio, será nulla e de nenhum effeito. — Porto, 5 de junho de 1893.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que pela uma hora da tarde do dia 22 de junho proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 60:000 kilogrammas de azeite de oliveira em lotes de 6:000 kilogrammas.

O deposito provisorio para poder licitar é de 35,000 réis por cada lote, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar, o primeiro na thesouraria d'estes caminhos de ferro e o segundo na caixa geral dos depositos, á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 31 de maio de 1893.

Venda de terrenos sobranes junto da estação do Entroncamento

Esta Companhia recebe propostas até á uma hora da tarde do dia 26 de junho proximo futuro, para a venda das oito seguintes parcelas de terreno sobranes junto da estação do Entroncamento:

N.º 1, superficie 386^m,80; n.º 2, 67^m,20; n.º 3, 68^m,80; n.º 4, 92^m,00; n.º 5, 88^m,00; n.º 6, 497^m,20; n.º 7, 639^m,20; n.º 8, 90^m,32.

As propostas serão enviadas, em carta fechada, ao sr. engenheiro chefe da exploração em Lisboa, na estação de Santa Apolonia, indicando no sobrescripto: «Proposta para a compra dos terrenos sobranes junto da estação do Entroncamento», e redigidas como segue: «Eu, abaixo assignado, residente em... proponho comprar a parcella n.º... dos terrenos sobranes junto da estação do Entroncamento, medindo metros quadrados... segundo a planta e condições patentes na repartição de Via e Obras, das quaes tomei conhecimento» pela quantia de... réis o metro quadrado (por extenso). Data e assignatura (por extenso e bem legível).

As propostas devem ser feitas separadamente para cada uma das parcelas.

Lisboa, 29 de maio de 1893.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço de Via e Obras

TAREFA N.º 25

Estação do Valle de Santarem — Base da licitação 1:968,400 réis

No dia 12 do proximo mez de julho, pela uma hora da tarde, na estação de Santa Apolonia, em Lisboa, perante o engenheiro chefe da exploração, serão recebidas, em carta fechada, propostas para a arrematação da tarefa n.º 25 — Construcção d'uma estação de 4.ª classe no kilometro 66,291 da linha de Leste, comprehendendo edificio de passageiros, retretes, plata-fórma e caes de mercadorias.

As propostas serão redigidas segundo a fórma seguinte: «Eu, abaixo assignado, residente em... obrigo-me a executar a tarefa n.º 25 do serviço de Via e Obras da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Construcção de uma estação de 4.ª classe ao kilometro 66,291 da linha de Leste, comprehendendo edificio de passageiros, retretes, plata-fórma e caes de mercadorias, segundo as condições patentes na repartição do referido serviço e das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia total de... réis» (por extenso). Data e assignatura, (por extenso e bem legível).

Para ser admittido a licitar é indispensavel ao concorrente apresentar previamente: — 1.º, certificado do deposito provisorio feito no cofre da Companhia na importancia de 49,000 réis; 2.º, attestado que abone a capacidade do concorrente para a execucao da obra.

Lisboa, 31 de maio de 1893.

TAREFA N.º 27

Fornecimento de travessas de pinho nacional

No dia 6 do mez de julho proximo, pela uma hora da tarde, na estação de Santa Apolonia, em Lisboa, perante o engenheiro chefe da exploração, serão recebidas, em carta fechada, propostas para o fornecimento de 10 lotes de travessas de pinho nacional, composto cada lote de 10:000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas ao engenheiro chefe da exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia, com a indicação exterior no sobrescripto: «Proposta para o fornecimento de travessas», e redigidas segundo a fórmula seguinte: «Eu, abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de

Ferro Portuguezes... lotes de travessas de pinho nacional, compostos cada um de 10:000 travessas, sendo 1:000 da 1.ª categoria, pelo preço de... réis cada uma; 3:000 da 2.ª, pelo preço de... réis cada uma, e 6:000 da 3.ª, pelo preço de... réis cada uma, (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição de Via e Obras, e das quaes tomei pleno conhecimento.» Data e assignatura (por extenso e bem legível).

Para ser admittido ao concurso é indispensavel ao concorrente fazer previamente no cofre da Companhia o deposito provisorio de 100,000 réis para cada lote, e apresentar com a sua proposta, mas fóra do sobrescripto d'esta, o documento comprovativo do deposito provisorio.

Lisboa, 6 de junho de 1893.

TAREFA N.º 29

Fornecimento de postes telegraphicos

No dia 6 do mez de julho proximo, pela uma hora da tarde, na estação de Santa Apolonia, em Lisboa, perante o engenheiro chefe da exploração, serão recebidas, em carta fechada, propostas para o fornecimento de 2:000 postes telegraphicos sulfatados, sendo 1:000 de 6^m,0 e 1:000 de 8^m,0 de comprimento.

As propostas serão endereçadas ao engenheiro chefe da exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia, com a indicação exterior no sobrescripto: «Proposta para o fornecimento de postes telegraphicos», e redigidas segundo a fórmula seguinte: «Eu, abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes 2:000 postes telegraphicos sulfatados, sendo 1:000 da 1.ª categoria, pelo preço de... réis cada um, e 1:000 da 2.ª, pelo preço de... réis cada um, (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição de Via e Obras, e das quaes tomei pleno conhecimento.» Data e assignatura (por extenso e em letra bem intelligível).

Para ser admittido ao concurso é indispensavel ao concorrente fazer previamente no cofre da Companhia o deposito provisorio de 50,000 réis, e apresentar com a sua proposta, mas fóra do sobrescripto d'esta, o documento comprovativo do deposito provisorio.

Lisboa, 6 de junho de 1893.

Venda de taras vasias

Esta Companhia recebe propostas, até ao dia 26 do corrente em carta fechada e lacrada, dirigida ao engenheiro chefe dos armazens, para a venda de 100 barris servidos a oleo mineral.

Os barris estão patentes no deposito dos armazens geraes em Santa Apolonia.

Lisboa, 6 de junho de 1893.

Fornecimento de oleos mineraes

Esta Companhia recebe propostas até ás 12 horas do dia 14 de julho, para o fornecimento de 75:000 kilogrammas de oleo mineral escuro e 25:000 kilogrammas de oleo mineral claro.

As condições e amostras-typos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados, e em Paris, na agencia da Companhia, rue de la Chaussée d'Antin, 39.

Lisboa, 12 de junho de 1893.

Leilão de remessas retardadas

Em 3 de julho proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 33.º das disposições comuns ás tarifas de grande e pequena velocidade em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 3 de maio de 1893 bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas de que poderão ainda retirar-as pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço do Trafego na estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 1 do dito mez, inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 13 de junho de 1893.

Fornecimento d'aros para rodas de locomotivas

Esta Companhia recebe propostas até ao meio dia de 12 de julho, para o fornecimento de 150 aros de aço para rodas de machinas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, edificio da estação de Santa Apolonia, e em Paris, na agencia da Companhia, rue de la Chaussée d'Antin, 39.

Lisboa, 14 de junho de 1893.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Lisboa. — Amancio José Alves — Rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa. — Edwards Brothers — Rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa. — Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa. — Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissões) — Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa. — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 100, 2.º

Leiria. — Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Santarem. — José F. Canha.
Porto. — Augusto Laverre — Rua de S. Francisco.
Covilhã. — José do Nascimento Arraiano — Casa de commissões.
Londres. — Fernando Demolder — 21, Gt. St. Helens.
Liverpool. — Edwards Brothers — Alexandra Buildings.
Manchester. — Edwards Brothers — Jackson Row, 14.
Hamburgo. — Augusto Blumenthal.

Typographia do Commercio de Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

N. B. — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE

LISBOA Grande Hotel International. — Rua do Principe, junto á Estação Central.—Etablissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA Braganza Hotel — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre.—Prop. Victor Sasseti.

LISBOA Hotel Durand—Rua das Flores, 71 — 1.º class —English family hotel.—Proximo de theatros e centro da cidade.—Gabinete de leitura.

LISBOA Hotel Universal — Chiado — No centro da cidade, proximo de theatros, passeios, ministerios, etc.—Banhos — trens. — Preços modicos.

LISBOA Hotel Camões — Travessa de S. Nicolau, 13— No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros. — Desde 1\$000 réis por dia.

LISBOA Grand Hotel Central — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA Hotel Alliance — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para familias.—Diaria 1\$200 a 4\$500 réis.

LISBOA Hotel Atlantico — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1\$000 à 2\$500 par jour.

LISBOA Hotel Avenida — Maison de 1.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA London Hotel — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 10 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 réis em deante.

LISBOA Hotel Borges — Chiado, 108 — Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

LISBOA Grand Hotel de l'Europe. — Maison française de 1.º ordre—au centre de la ville.—Prop. M. Estrade. 16, rua do Carmo.

LISBOA Hotel Francfort — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio.— Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 réis por pessoa.

CASCAES Hotel Central. — De 1.º ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

CASCAES Hotel do Globo. — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc.—Proprietaria Anna Vieira.

CINTRA Lawrence's Hotel—Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e sallas por preços modicos.

CINTRA Hotel Nunes.—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria: 1\$600 a 2\$000.—Prop. João Nunes.

CALDELLAS Grande Hotel da Bella Vista.—De 1.º ordem. Serviço esmeradissimo, bellos horisontes; a 15 kilometros de Braga. Aguas hyposalinas.

CALDAS DA AMIEIRA Hotel e estabelecimento de banhos e aguas chloretadas, bilhar, gymnasio, jardins—a 20 minutos da Figueira da Foz.

CALDAS DA RAINHA Hotel Central. Largo das Galhas, 28. O mais proximo do estabelecimento balnear. Prop. Joaquim Antonio dos Santos.

CALDAS DA RAINHA Hotel Alliança. — Rua do Olival, 51. Bom tratamento e aceio; preços: 1\$000 a 1\$500 rs. Prop. J. A. S. Vasconcellos.

TORRES VEDRAS Grande estabelecimento balnear dos Cucos.—Nova instalação de 1.º ordem com todos os melhoramentos modernos.

COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro— No centro da cidade. O maior aceio e conforto. Preços modicos. Praça 8 de maio, 27. Prop. J. Gomes Ribeiro.

LUSO-BUSSACO Hotel Lusitano. — Serviço regular; bons quartos e aceio. Preços: 900 a 1\$200 réis cada pessoa. Prop. Antonio Pereira da Silva.

LUSO-BUSSACO Hotel Serra.—Magnificos quartos, boa meza, lindas vistas e jardim. Preços 900 e 1\$000 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra.

BUSSACO Hotel Restaurant da Matta.— Service de 1.º ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH Grand hotel Club. —Magnificas accomodações, asseio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado. Prop. A. de S. Romão.

PORTO Hotel de Francfort — O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.º ordem.— Prop. Adriano & François.

PORTO GRANDE HOTEL DE PARIS.—Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville Bains, salons de lecture et de réception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues.—Rua da Fabrica.—Aufrère, propriétaire.

PORTO Hotel Bragança. — Aceio, mesa abundante e variada, vinho á discrição. Diaria, 1\$200 a 1\$000 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

PORTO Grande hotel do Porto.— Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

PORTO Grande Hotel Portuense. — Batalha, 122. Serviço de 1.º ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1\$200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

PORTO Hotel Continental.—R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós

PORTO Grande Hotel America Central.— Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos, caixa do correio etc. Aceio e bom serviço. Preços de 1\$000 a 1\$400 réis diarios.

COVILHÃ Hotel Central do Castella—Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1\$000 réis por dia.

VIGO Hotel Continental — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos etc. Preços 1\$200 a 1\$600 por dia. Prop. João José de Souza.

GOUVEIA Hotel Hortas.—Paragem indispensavel todos que se dirigirem á Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

SEVILHA Hotel d'Europe—Fonda de Europa—prop. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação. Calle Gallegos 19, Sierpes 95. Meza redonda ás 6 horas. Falta se italiano, inglez, francez e portuguez.

MALAGA Nuevo Hotel Victoria—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

GRANADA Hotel Victoria—prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro na porta do Hotel.

Sementes de horta, jardim, pastos para gados, etc.

Casa Frederico Daupias

35, 1.º Rua Nova do Carmo, 35, 1.º

Esta casa, a primeira do paiz, conserva um deposito permanente e completo de todas as variedades de sementes das melhores proveniências estrangeiras, e que melhor se adaptam ao nosso clima, o que se acha bem reconhecido por experiência própria, e amplamente comprovado pelo favor sempre crescente do publico. Mais uma vez se recommenda aos amadores, proprietarios e lavradores pela certeza que offerece de encontrarem todo o anno sementes novas, garantidas, de absoluta confiança e sem competencia.

Repolho d'Hollanda. — De pé alto e de pé curto, semente nova, e de 1.ª qualidade. Venda a miudo e por grosso.

Ervilhas. — Nova chegada das especies mais apuradas e productivas INGLEZAS, AMERICANAS e HOLLANDEZAS. Semeiam-se na presente occasião.

Feijões. — Chegou uma immensa variedade das melhores e mais bonitas especies, de todas as côres e qualidades; umas para comer em verde, de vagens muito finas sem fio nem pergaminho, outras de debulhar, de diferentes especies as mais superiores: Os CARRAPATOS e de DEBULHAR, em variedades de trepar e anãs. Já se podem principiar a semear d'esta epoca em deante.

SEMENTES DE FLORES

Ha n'esta casa sementes das mais lindas variedades de flores para serem semeadas na presente estação, proprias

para vasos, canteiros, etc. conforme o extracto, com gravuras, do

Catalogo Geral de Flores

DA

CASA FREDERICO DAUPIAS

Este livro, que se acha registado, dá a descripção de cada flôr, indica as epochas de sementeira e contém desenvolvidas instrucções sobre a cultura das diferentes variedades de flores e sua applicação para canteiros, acafates, bordaduras, vasos, etc., e está á venda pelo preço de 150 réis, e pelo correio 160 réis.

Tojo mollar. — Deve-se semear agora este excellente pasto, que se dá em todos os terrenos. Semente nova a 600 réis o kilo.

Sementes de hortaliças. — Sementes de todas as variedades que se cultivam, CONFORME O CATALOGO, com as epochas de sementeira, que se entrega ou remette a quem o requisitar.

D'esta data em diante já se semeiam todas as hortaliças.

Ray-Grass (relva) — As melhores variedades inglezas para jardins e prados e tambem *Lawn-Grass*, mistura preparada para terrenos seccos e magros.

Pasto para gado. — Beterraba vermelha gigante e amarella, dita branca, cenoura amarella comprida, dita vermelha comprida, chicoria de folhas largas para cavallos, ervilhaca, fava cavallina, feno, lupulina, produzindo bem em todos os terrenos seccos e de qualidade mediocre, luzerna, nabo grande inglez, samfeno de 2 cortes, sarraceno (excellente forragem), trevo, etc.

Grainha de vinha americana. — As melhores variedades.

ctacello americano. — Um produ. or directo, não precisando ser enxertado. Variedade de 1.ª ordem. Indifferente ao mi dew e outras molestias, dando-se bem em todos os terrenos e em todas as exposições.

35, 1.º — Rua Nova do Carmo — LISBOA

ESCRITORIO DE CONSTRUÇÕES EM TODOS OS GENEROS

Lisboa—Rua dos Capellistas, 90, 2.º, direito

Tarifas dos preços dos trabalhos executados por este escriptorio para o anno de 1893

N.º	Designação dos trabalhos	Preços	Observações
1	Projectos de edificações urbanas, uma copia em papel tela e duas em papel ferrico	0,3 p. c. do custo da obra	Trabalho de campo e de gabinete
2	Idem, desenho em papel, aguarelado	0,5 p. c. do custo da obra	
3	Projectos de estradas completos; duas copias dos desenhos, em tela, e das peças escriptas	1 p. c. do custo da obra	
4	Levantamento de plantas, em campo cultivado	0,65 réis o metro quadrado	Trabalho de campo
5	Idem, em terrenos montanhosos	1,50 " " " "	
6	Idem, em aldeias ou povoações	2 " " " "	
7	Idem, em cidades	10 " " " "	
8	Idem, em interiores de edificios	16 " " " "	
9	Desenhos em papel, escala de 15.000	25500 réis o decimetro quadrado	
10	Idem, copia em tela	16500 " " " "	Comprehendendo o fornecimento da tela ou papel
11	Idem, escalas de 15.000 a 12.500	25000 " " " "	
12	Idem, copia em tela	18200 " " " "	
13	Idem, escalas de 12.500 e 11.000	15800 " " " "	
14	Idem, copia em tela	15000 " " " "	
15	Idem, escalas, de 11.000 a 1.100	15500 " " " "	
16	Idem, copia em tela	5900 " " " "	
17	Idem, escalas de 1.100 a 1.500	15200 " " " "	
18	Idem, copia em tela	5800 " " " "	
19	Idem, escalas de 1:50 a grandeza natural	15000 " " " "	

Quando os trabalhos de que tratam os numeros 4 a 8 da tabella acima, tiverem de ser feitas fora de Lisboa pagar-se-ha, em separado a viagem de 3 pessoas em 2.ª classe, sempre que a importancia da encommenda seja inferior a 100.000 réis ou a distancia de Lisboa superior a 70 kilometros de caminho de ferro. Para as localidades onde não ha caminho de ferro as passagens serão sempre pagas separadamente, seja qual for a distancia.

Todas as encommendas dos trabalhos de que tratam os numeros 3 a 8 deverão ser acompanhados de 10% do valor total do trabalho, ou caucionadas por pessoa idonea residente em Lisboa. Os preços dos numeros 9 a 20 são médio se sempre sujeitos a ajuste particular, conforme a natureza do trabalho.

Toda a correspondencia deve ser dirigida a REYNAUD & C.ª — Rua dos Capellistas, 90, 2.º direito

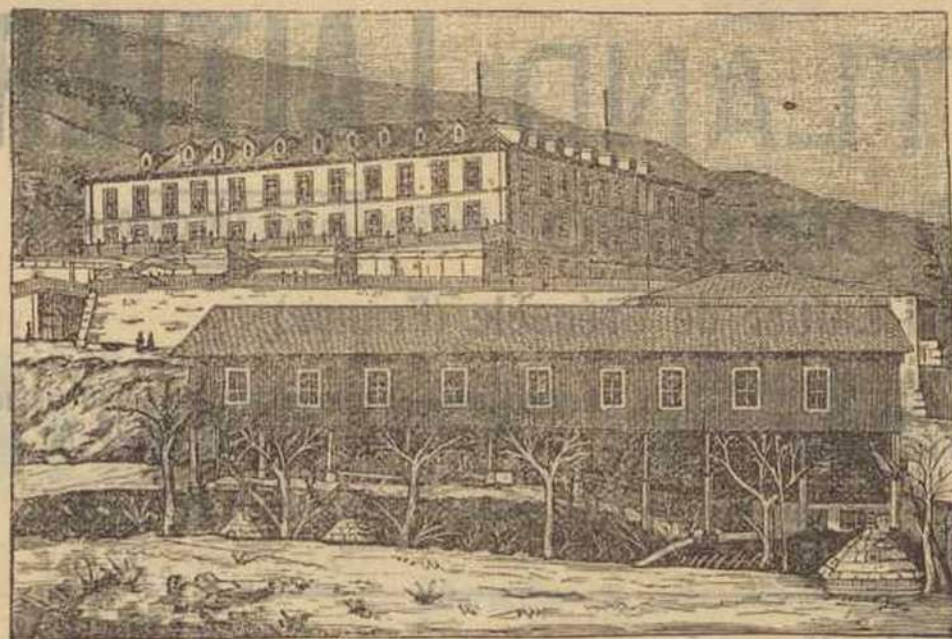
Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)

ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Graus Perfuradores, Bombas, etc.

Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

Applicações diversas da Serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grandes Massas nas pedreiras, etc. Systema privilegiado.

Transmissões teledynamicas dirigiveis em todos os sentidos



THERMAS DE CALDELLAS

Grande Hotel da Bella Vista

Gerente—Joaquim José de Mattos Braga—Caldellasa, Correo de Amares
A DIRECTORA—D. MARIA MATTOS

Agua hypo-salina extremamente uteis no tratamento das doenças do estomago, figado, rins, pelle, rheumatismo, gotta e anemia. Clima saluberrimo de montanha. Situação pittoresca e deliciosa no centro da provincia do Minho. Facilidade de communicações com todas as terras do paiz por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 kilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo esplendidos horizontaes.

CONSULTAS

Posto medico portuense de serviço permanente — R. do Almada, 122
PORTO

Banhos das Caldas da Amieira—Agua chloretadas

(Na linha de Lisboa a Torres e Figueira da Foz)

Abertura do estabelecimento de **BANHOS DAS CALDAS DA AMIEIRA** e do **HOTEL** a 15 de Maio.
Applicam-se os **banhos de imersão e douches** d'estas aguas para: rheumatismo, estomago, figado, baço, molestiae herpeticæ, leuchorrhæas, inflammações de quaesquer orgãos, anemia, chlorose, etc.
Na séde balnear das **CALDAS DA AMIEIRA** ha, além do estabelecimento de banhos e do **hotel**, bilhar, gymnasio, piano, jornaes nacionaes e estrangeiros, estação do correio, jardins e variados jogos.
Para esclarecimentos, **AVENIDA DA LIBERDADE, 26**, deposito da **COMPANHIA DAS AGUAS THERMAES DA AMIEIRA**.
Em breve, os comboios mixtos n.ºs 71 e 72 terão paragem em frente do estabelecimento, para receber e deixar os passageiros sem bagagem.
Desde 15 de junho haverá bilhetes diarios de ida e volta entre a Figueira da Foz e a Amieira, e das outras estações, com validade de dois mezes.

THERMAS DOS CUCOS

(TORRES VEDRAS)
AGUAS CHLORETADAS SODICAS

Este estabelecimento, pela admiravel natureza das suas aguas, e pela sua luxuosa installação, reputada a primeira de Portugal por todos os medicos que o tem visitado, é o primeiro que n'este paiz apresenta banhos e applicações de lamas mineraes, extrahidas das suas nascentes, e tratadas convenientemente nas piscinas, e cujo emprego dá os mais extraordinarios resultados no tratamento de

RHEUMATISMO, GOTTA, SCIATICA, ETC.

As aguas, de uso interno e externo, são applicaveis nos seguintes estados morbidos:

Lymphatismo e escrofulismo; engorgitamentos glandulares; rachitismo; rheumatismo chronico e deformações consecutivas; gotta não febril, especialmente na de forma regular e localisação visceral; paralyisias, especialmente de origem cerebral; anemia e chlorose; predisposição á tísica antes das manifestações da tuberculose; hyperemia mechanica do figado; leucocytose hepatica; cachexia palustro e hepaticite dos climas quentes; lithiase renal; doenças de utero e recto; neural-

gias, sobretudo de origem rheumatica, chlorotica e syphilitica; sciatica; neurasthenia; atrophia muscular; affecção chronica da pelle e nomeadamente eczema secco; acné; pemphigo e psoriasis; syphilides; lesões osseas e articulares de natureza syphilitica ou outras; ulceras, nevroses, cárias, trajectos fistulosos, coxalgia; tumores brancos; abscessos frios e por congestão; mal de Pott; antigas fracturas; entorses; retracção de tendões e falsas anquiloses.

A direcção medica d'este estabelecimento está confiada ao distincto clinico o Ex.^{mo} Sr. Dr. Justino Xavier da Silva Freire

VENDA DAS AGUAS Na Origem, do gerente do estabelecimento balnear dos Cucos, Torres Vedras. — Lisboa, deposito da administração, rua dos Fanqueiros, 282 ou 283. — Porto, pharmacia do dr. Moreno, rua de S. Domingos, 42 e 43.
A estação thermal dos Cucos está a duas horas de Lisboa, e é servida por uma estação de caminhos de ferro (Torres Vedras) ligada com toda a rede ferroviaria da Peninsula.

GUIA DAS AGUAS MINERAES DOS CUCOS A venda no deposito da administração, rua dos Fanqueiros, 282 e 245; na livraria do sr. Antonio Maria Pereira, rua Augusta; Fern & C.^a (sucessores) rua Nova do Almada; no estabelecimento dos Cucos e nos hoteis de Torres Vedras.

PREÇO 300 RÉIS

COMPRA, VENDE, FABRICA

RESTAURA

Moveis em todos os

estylas



DEPOSITO

30, L. de S. Carlos, 32

OFFICINAS

4 RUA ANCHIETA, 15

LISBOA

M. Gonçalves

Cirurgião-dentista

RESIDENCIA

L. do Calvario, 22, 2.º

CONSULTORIO

R. N. do Almada, 69, Lisboa

CIMENTO PORTLAND LAITIER

Produção annual 100.000:000 kilos

Marca Progresso

Produção annual 100.000:000 kilos

Da Sociéte générale du Portland Laitier de Grénoble (França)

Ensaio do Laboratorio de Pontes e Calçadas de Paris (24 dias) 5ik,37 de tracção

Este cimento é de qualidade superior offerecendo tanta resistencia empregado com areia como puro

Residuo passado pelo peneiro de 5:000 malhas por centimetro quadrado, 16,70 %

Este cimento, além de muitas obras importantes onde tem sido empregado com grandes resultados, foi preferido para as obras do porto de Musel, em Gijon (Hespanha), 30:000 toneladas

Unicos importadores **C. Mahony & Amaral**, Rua Augusta, 100, 2.º, LISBOA

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Machinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral, todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

D. M. DA COSTA RIBEIRO & C.

Effectuam transacções em todos os ramos bancarios e commerciaes

Tomam e saccam letras sobre todo o reino.

Compram e vendem papeis de credito.

Taxam sobre todas as praças de Hespanha, mesmo sobre as menos importantes.

Tomam papel, saccam e dão cartas de credito, circulares sobre a França, Italia, Inglaterra, Suissa, Allemanha, Belgica e todas as principaes praças estrangeiras.

Agentes do Banco de Guimarães
Correspondentes do Banco Commercio e Industria, do Porto,
e do Banco Commercial de Coimbra
Agentes geraes da fabrica de alcool em S. Christovão, Faro.

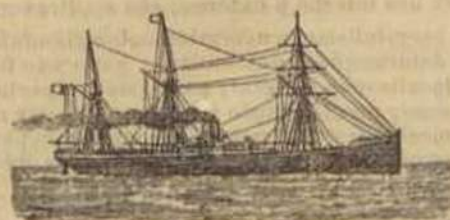
ESCRITORIO

23 — Calçada de S. Francisco — LISBOA

Telephone n.º 313

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 19 de junho o paquete TRENTE para:
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos
Montevideo e Buenos-Ayres

Para Southampton e Antuerpia

O paquete TAGUS esperado em 18 do corrente.

As recommendações para passageiros são inexcitaveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados portugueses.

AGENTES

Em Lisboa: — KNOWLES RAWES & C.ª — R. dos Capellistas, 31, 1.º

No Porto: — W. C. TAIT & C.ª — Rua dos Inglezes, 23, 1.º



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL L. N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes d'assignatura

Desde 1 de Julho de 1893

PREÇOS

Entre Lisboa e as estações abaixo indicadas	Por 3 mezes			Por 6 mezes			Por 1 anno		
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Queluz-Bellas, Oeiras ou Sacavem.....	18:500	14:000	9:500	28:000	21:000	14:000	42:000	31:500	21:000
Cintra, Cascaes ou Alverca	32:000	24:000	16:000	48:000	36:000	24:000	72:000	54:000	36:000
Villa Franca.....	35:000	26:000	17:500	52:000	39:000	26:000	78:000	58:500	39:000

Os bilhetes para as linhas de Leste e de Cintra são validos para ou desde as estações de Caes dos Soldados ou Central do Rocio.
Os bilhetes para o Ramal de Cascaes são unicamente validos desde ou para a Central do Rocio.

Reducção de preços para familias

- 1.^a As creanças até 15 annos de idade gosam do abatimento de 15 % sobre os preços supra.
- 2.^a O assignante que tomar um ou mais bilhetes para sua familia (pae, mãe, conjuge ou filhos maiores de 15 annos) terá no bilhete ou bilhetes a mais do seu, as seguintes reduções de preço :

- 1 bilhete a mais 5 %.
- 2 bilhetes a mais 10 %.
- 3 bilhetes a mais ou numero superior 15 %.

Nos bilhetes de creanças não haverá outra redução além da indicada na 1.^a condição supra, nem o seu numero se contará para a redução a que se refere esta 2.^a condição.

Esta concessão só terá logar quando os bilhetes de familia sejam nas mesmas condições do bilhete do assignante primitivo, isto é: quando forem da mesma classe, validos para o mesmo percurso, e durante o mesmo periodo.

Ampliações de praso

O praso dos bilhetes de assignatura de 3 mezes poderá ser prolongado por mais outros 3 mezes, e findo este praso por mais 6 mezes, e o dos de 6 mezes por mais 6 mezes, mediante o pagamento da differença entre os preços d'esta tarifa, correspondentes a uns e outros prazos sempre que esta ampliação se requisite com a antecedencia de 8 dias da data em que findar a validade do bilhete.

Esta ampliação de praso não poderá, porém, passar de um anno, devendo portanto, terminar aos 12 mezes da data do primitivo bilhete.

Condições

1.^a Os bilhetes tomados para uma linha não são validos para qualquer outra, assim: os bilhetes para Cintra ou Queluz não são validos para as linhas de Cascaes ou de Leste; os de Oeiras e Cascaes não são validos para as linhas de Leste ou de Cintra nem os de Sacavem a Villa Franca para as linhas de Cintra ou Cascaes.

§ unico.— O assignante que desejar que o seu bilhete seja valido para as estações de uma das outras linhas em que o preço é igual, ou inferior, pagará uma taxa suplementar de 50 % sobre o preço do seu bilhete.

Sendo para as estações de 3 linhas pagará o dobro.

2.^a As assignaturas só começam no dia 1 de cada mez devendo ser requisitadas com 8 dias de antecedencia, nas estações de Lisboa, Rocio, Caes dos Soldados, Alcantara Terra ou Alcantara Mar, ou nas de Queluz-Bellas, Cintra, Oeiras, Cascaes, Sacavem, Alverca e Villa Franca, nos impressos que para esse fim, se acham á disposição do publico nas referidas estações. A esta requisição juntará o assignante uma photographia sua, medindo 0^m,037 de altura por 0^m,032 de largura, despegada do cartão, photographia que será collada ao respectivo bilhete e devidamente carimbada pela Companhia.

3.^a O preço da assignatura é pago adiantadamente e sempre por completo. Cada assignante depositará, no acto de requisitar o bilhete, a quantia de 1\$000 réis como garantia de que torna a requisição effectiva e de que restituirá o bilhete logo que finde o seu praso de validade. Este deposito ser-lhe-ha devolvido na estação em que o tenha effectuado, em troca do bilhete, dentro dos 8 dias do termo da assignatura. Findo este praso perde o direito ao deposito. As requisições serão assignadas pelos interessados. Sendo estes menores, os seus paes ou tutores assignal-as-hão tambem; sendo analphabetos, as requisições serão assignadas por 2 testemunhas idoneas acceites pela Companhia.

4.^a O bilhete de assignatura é absolutamente pessoal e intransmissivel. Não terá valor algum quando não traga a photographia do assignante e quando por este não esteja assignado.

§ 1.^o Dando-se o caso de qualquer pessoa que não seja o proprio assignante, fazer uso ou tentar fazer uso d'esses bilhetes, será o bilhete cassado pelos agentes da Companhia, e em seguida annullado, isto sem prejuizo do processo a seguir contra os auctores e cumplices d'esta fraude ou tentativa de fraude.

§ 2.^o Havendo perda ou extravio do bilhete, deve o assignante communicar-o immediatamente ao chefe de Fiscalisação e Estatistica da Companhia, Lisboa, (Caes dos Soldados). O bilhete destinado a substituir o que foi perdido, só será entregue ao assignante 8 dias depois da recepção da referida communicação, praso indispensavel para se averiguar seguramente se o primeiro não anda em mãos estranhas. Querendo viajar enquanto não possue novo bilhete, o assignante pagará as suas passagens por inteiro, e sobre ellas, não terá direito a restituição alguma nem a perdas e damnos.

5.^a Os bilhetes de assignatura são validos para os comboios ordinarios do serviço publico, com excepção dos expressos e rapidos, que conduzam carruagens das classes correspondentes ou inferiores ás que os mesmos bilhetes mencionam.

O assignante tem o direito de tomar ou deixar os citados comboios em qualquer das estações comprehendidas no tracto indicado no seu bilhete.

§ unico.—Será annullado o bilhete de qualquer assignante, que tente utilisal-o ou o utilize em percurso que não seja o mesmo que o bilhete indica, revertendo o seu custo a favor da Companhia e perdendo o assignante, portanto, todos os direitos e regalias adquiridas pela compra do bilhete. Comtudo o assignante que pretender seguir para além do ponto extremo que abranja o itinerario indicado no seu bilhete, poderá fazel-o sempre que avise o revisor do comboio antes de chegar á estação a que se destina, pagando então o complemento de taxa como se fosse munido de bilhete ordinario.

6.^a Se o assignante fôr encontrado em carruagem de classe superior á designada no seu bilhete, pagará o preço inteiro do logar que fôr occupando desde a origem do comboio até onde se apeie, a não ser que previamente, haja avisado o revisor, pois que, n'este caso, terá que satisfazer, apenas a differença, segundo os preços da Tarifa Geral, entre os preços do logar occupado e d'aquelle que corresponder ás indicações do bilhete.

Quando, porém, o assignante fôr obrigado, por falta de logares, a tomar carruagem de classe inferior á do seu bilhete, não terá direito a reembolso ou indemnisação alguma.

7.^a A idade das creanças, que queiram utilisar-se das vantagens especiaes que esta tarifa lhes concede, tem que ser comprovada por certidão authentica, que se juntará á respectiva requisição do bilhete.

8.^a Não se concede transporte gratuito de bagagens. Os assignantes só poderão transportar gratuitamente comsigo os volumes que tragam nas carruagens e que possam caber no espaço para esse fim reservado a cada logar.

9.^a O assignante compromette-se formalmente:

1.^o A não se constituir recoveiro em prejuizo da Companhia, transportando como bagagem sua, objectos pertencentes a terceiros;

2.^o A não produzir sob pretexto de quaesquer prejuizos, reclamação alguma contra a Companhia por motivo de demora, paragem ou interrupção na circulação da linha, mudança de serviço, diminuição no numero dos comboios e falta de logares nas carruagens;

3.^o A apresentar a pedido dos empregados da Companhia e toda a vez que estes lh'o exijam, o seu bilhete, do qual sempre será portador quando queira utilisal-o, e a reproduzir a sua assignatura quando os mesmos empregados o requeiram. E quando aquella apresentação não tenha logar, será o assignante para todos os effectos, considerado como passageiro sem bilhete;

4.^o A devolver á Companhia o seu bilhete logo que d'este termine o praso de validade.

10.^a A falta casual, ou forçada, de utilisação do bilhete não constitue o assignante nem os seus successores e herdeiros, no direito de reclamar indemnisação, ou compensação alguma á Companhia, particularmente dando se extravio do bilhete, doença, impedimento ou morte do assignante.

Em caso algum, portanto, poderá o assignante, quem o represente ou quem lhe succeda, reclamar o valor total ou parcial da assignatura, cujo preço, uma vez pago, pertence de direito e para todos os effectos á Companhia.

11.^a Em tudo que não seja contrario ás disposições da presente ficam em vigor as condições da Tarifa Geral.

12.^a Fica, pela presente, annullada e substituida a tarifa especial L. N.^o 2 de 19 de Abril de 1892.

Lisboa, 4 de Junho de 1893.

O Director Geral da Companhia

M. Affonso d'Espregueira.

9.ª ITINERARIO que deverão seguir os passageiros portadores d'estes bilhetes, tanto á ida como á volta

Das estações ou linhas abaixo indicadas para as da frente tanto á ida como á volta	Caxias e Cascaes	Cintra	Torres Vedras	CASTEL DA RAINHA	S. Martinho, Cella e Vallado	Banhos de Aneltra e Figueira	Aveiro	Espinho, Granaça ou Porto	Minho, Douro e Povoas
Lisboa Rocio.....	—	—	Directamente	Directamente	Directamente	Directamente ou por Norte e Alfarel.	Directamente ou por Torres e Alfarel.	Directamente ou por Torres e Alfarel.	Directamente ou por Torres e Alfarel.
Lisboa Cães dos Soldados.....	—	—	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Alfarellos (Faculdade de mudança)	Directamente	Directamente	Directamente (16 com escala para paragem no Porto)
Santarem.....	—	—	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Alfarellos (Faculdade de mudança)	Directamente	Directamente	Directamente
Torres Novas.....	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Alfarellos (Faculdade de mudança)	Directamente	Directamente	Directamente
Payalvo.....	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R. ou por Alfarel.	Por Alfarellos	Por Alfarellos	Directamente	Directamente	Directamente
Abrautes a Elvas e Marvão e linha da Beira Baixa.	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R.	Por Lisboa-R. ou por Alfarel.	Por Alfarellos (Faculdade de mudança)	Por Alfarellos (Faculdade de mudança)	Directamente	Directamente	Directamente
Coimbra.....	Por Lisboa-R. ou por Alfarel. ou por Alfarel.	Por Lisboa-R. ou por Alfarel.	Por Alfarellos	Por Alfarellos	Por Alfarellos	Por Alfarellos	—	Directamente	Directamente
Gaya e Porto.....	Por Lisboa-R. ou por Alfarel.	—	Por Alfarellos	Por Alfarellos	Por Alfarellos	Por Alfarellos	—	—	—
Torres Vedras e Leiria.....	Por Lisboa-Alc.	—	—	—	—	Directamente	Por Alfarellos	Por Alfarellos	—
Linhas do Minho e Douro.....	Por Lisboa-R. ou por Alfarel.	Por Lisboa-R. ou por Alfarel.	Por Alfarellos	Por Alfarellos	Por Alfarellos	Por Alfarellos	—	—	—

N. B. — Os passageiros, entre as estações indicadas no quadro supra com as palavras *faculdade de mudança*, poderão á ida ou á volta seguir por Lisboa-Rocio em lugar de Alfarellos, pagando de cada vez 30 0/0 do custo do seu bilhete. As senhas para este fim só poderão ser obtidas na estação onde o passageiro compra o bilhete, ou n'aquella de onde deve regressar.

Bagagens

10.ª Mudança de classe.—E' permitido ao passageiro a mudança para classe superior em todo ou em parte do percurso, pagando a differença segundo os preços da tarifa geral.

11.ª Logares de luxo.—Os bilhetes de 1.ª classe facultam a occupação de logares de luxo mediante o pagamento da sobre-taxa regulamentar. Os bilhetes de creança contam-se para este effecto como muitos bilhetes.

12.ª Excesso de percurso.—Estes bilhetes só são validos entre a estação de partida e a de destino. Sera considerado passageiro sem bilhete o que passar alem da ultima estação de destino indicada no seu bilhete.

13.ª Estes bilhetes podem ser utilizados em todos os comboios de serviço publico ordinario que tenham carriages de classe correspondentes e que sigam directamente aos pontos de destino, aos pontos de paragem previstos na condição 3.ª ou aos entroncamentos em que o passageiro tenha que mudar de via.

14.ª A travessia em Lisboa entre as estações de Cães dos Soldados e Central do Rocio é de conta dos passageiros.

15.ª Peso concedido.—Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registada. Os excedentes serão taxados pelas tarifas geraes de cada linha.

As bagagens que tenham de passar em Lisboa da antiga rede (Norte e Leste, Rames de Caceres e de Coimbra, Beira Baixa e Minho e Douro) para a nova rede (Linhas de Cintra e Torres e Torres á Figueira, e Ramal de Cascaes) só poderão ser despachadas directamente a destino quando o comboio que as tome, siga directamente para a estação central do Rocio.

16.ª Não se registam directamente, bagagens para a nova rede aos comboios cuja marcha termine em Lisboa (Cães dos Soldados) podendo comtudo ser feito o despacho para esta estação, ficando a cargo dos passageiros o transporte para a estação central do Rocio.

17.ª Os passageiros aos quaes é facultada a escolha de itinerario, tem que declarar a via que seguem, ao despachar a bagagem.

Quando pretendam despachar a bagagem para uma estação intermedia, terão que apresentar a senha de paragem para essa estação.

Faltando a estes preceitos, a bagagem sera expedida para o ponto de destino, marcado no bilhete, pelo trajecto mais curto.

18.ª Toda e qualquer infracção das condições e clausulas antecedentes, tornará estes bilhetes nullos e de nenhum valor.

19.ª Em tudo que não seja contrario ás disposições do presente, ficam em vigor as condições da tarifa geral de cada linha. Lisboa 27 de maio de 1893.

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
M. Afonso d'Espregueira.